VERGLEICHENDE STATISTISCHE ZUSAMMENSTELLUNG DER VERKEHRS- UND BETRIEBS-ERGEBNISSE DER...

J. FILLUNGER



VERGLEICHENDE

STATISTISCHE ZUSAMMENSTELLUNG

DER

VERKEHRS- UND BETRIEBS-ERGEBNISSE

DER ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN

DANN DER

BAUHERSTELLUNGS- UND BETRIEBSEINRICHTUNGS-KOSTEN.

VERFASST UND HERAUSGEGEBEN VON

J. FILLUNGER,

Ritter des Franz Josefs-Ordens, em. k. k. Inspector für Staats-Eisenbahn-Bauten, autor. Civil-Ingenieur, Mitglied des Verwaltungsrathes der böhmischen Westbahn, der Reschitzaer Eisenwerks-Actien-Gesellschaft, Vice-Präsident des Verwaltungsrathes der Kronstädter Berg- und Hüttenwerks-Actien-Gesellschaft, Mitglied des österr. Ingenieur-Vereins etc. etc.

WIEN.

IM SELBSTVERLAGE DES HERAUSGEBERS.

1863.



Druck von Carl Ueberreuter in Wien.

Vorwort.

Kein Zweig der Industrie hat auf die materielle volkswirthschaftliche Entwicklung grösseren Einfluss genommen und rascher um sich gegriffen, als die Eisenbahnen. Die beim Entstehen der ersten Bahnen vor 25 bis 30 Jahren denselben bis zur Schwärmerei gemachten Prophezeihungen über die anzuhoffenden Leistungen der Locomotivbahnen sind mehr oder weniger erfüllt worden, und es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass man sich damals von vielen Bewegungen des Verkehrs, welche dadurch ermöglicht wurden, keine Vorstellung machte.

Kein Zweig der Industrie übergibt der Oeffentlichkeit so viele statistische Mittheilungen über Verkehr, Einnahmen und Ausgaben, dann über die Gebarung des Vermögens überhaupt, als die Eisenbahnen. Diese Quellen waren es eben, welche es möglich machten, an die vorliegende mühevolle Arbeit Hand anzulegen.

Schon lange war es mir ein Bedürfniss, die österreichischen Eisenbahnen in ihren Verkehrs- und Betriebs-Ergebnissen näher kennen zu lernen, dieselben aus mehreren Jahren zu überblicken und die erzielten analogen Resultate unter einander zu vergleichen. Dieser beharrliche Wunsch und die Studien, welche hierüber gemacht werden mussten, waren die Ursache des Entstehens der vorliegenden vergleichenden statistischen Zusammenstellung der österreichischen Eisenbahnen aus den Jahren 1858–1862.

Die Schwierigkeiten, welche dem Anstreben der analogen Vergleichungen der Verkehrs-Einheiten entgegenstanden, sind in der Einleitung erörtert und werden hier nur mit der Bemerkung berührt, dass die diessfalls nöthigen Arbeiten sehr zeitraubend geworden sind.

Ich kann nur bedauern, dass die Erscheinung dieses Werkes nicht früher möglich geworden, was daher rührt, weil mir die Materialien des letzten Jahres 1862 erst in den Monaten Juni und Juli zur Disposition standen.

Ich übergebe dieses Werk meinen geehrten Fachgenossen zur nachsichtigen Beurtheilung, und werde die grösste Belohnung darin suchen, wenn dasselbe bei den mannigfaltigen und speculativen Betrachtungen denjenigen, welche sich über die Eisenbahnen unterrichten wollen, nützlich sein würde.

Ich kann nicht unterlassen, den einzigen Mitarbeiter Herrn Anton Kraupa, absolvirter Techniker und Ingenieur-Praktikant, der mir bei dem Zustandekommen dieses Werkes mit seinem unermüdeten Fleisse und seiner Verlässlichkeit behülflich war, besonders zu erwähnen.

Wien, im November 1863.

J. Fillunger.

Inhalt.

Einleitung.

Seite

Vergleichende statistische Zusammenstellungen der österreichischen Eisenbahnen. I. und II. Gruppe.

Seite

Betriebs-Leistungen für den Gesammt-Verkehr. III. Gruppe.

Ausgaben überhaupt. IV. Gruppe.

Brutto-Ueberschuss zwischen Einnahme und Ausgabe. V. Gruppe.

Allgemeine Auslagen. VI. Gruppe.

Netto-Ertrag. VII. Gruppe.

Gesellschafts-Fonds. VIII. Gruppe.

Statistische Vergleichung einzelner Bahnbetriebs-Zweige. IX. und X. Gruppe.

Statistisch-proportionale Vergleichung mehrerer Verkehrs-Einheiten. XI. und XII. Gruppe.

Statistische Zusammenstellung über die Bauherstellungen und Betriebseinrichtungen der österr. Eisenbahnen.

Einleitung.

Die Eisenbahnen des österreichischen Kaiserstaates werden von vierzehn Actien-Gesellschaften verwaltet. Mit dem Jahresschluss 1862 waren $752._{29}$ Meilen [1]) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Während des Jahres 1862 wurden die Bahnstrecken Steinbrück-Sissek und die Böhmische Westbahn dem Verkehre übergeben. Zu Anfang des Jahres 1863 sind weitere 17 Meilen, die Bahnstrecke Marburg-Klagenfurt eröffnet worden. Bis nun hat Oesterreich faktisch $795._{02}$ Meilen Eisenbahnen im Betriebe. Die nahe ³/₄ Meilen lange Wiener Verbindungsbahn ist weder in obiger Meilenanzal, noch in dieser Schrift überhaupt einbezogen worden, diese kurze Strecke ist noch ein Eigenthum der österr. Staatsverwaltung, deren Betrieb bis zum Hauptzollamts-Gebäude von der Kaiser Ferdinand-Nordbahn und der südlichen Staatsbahn-Gesellschaft pachtweise besorgt wird.

In der Bauausführung befand sich mit Schluss 1862 nur die 22 Meilen lange Marburg-Villacher Bahnstrecke.

Die zur Ausführung beantragten und bereits concessionirten Linien: Agram-Karlstadt $4._{7}$ Meilen — Oedenburg-Kanizsa 22 Meilen — Botzen-Innsbruck $18._{5}$ Meilen — dann Mantua-Borgoforte $2._{4}$ Meilen — endlich Padua-Rovigo $5._{7}$ Meilen — zu deren Ausführung die südliche Staatsbahn-Gesellschaft verpflichtet ist, betragen zusammen $53._{3}$ Meilen. Die Meilenanzal der Projectsbahnen, einige Hundert Meilen, sind noch zu unbestimmt, daher dieselben hier übergangen werden.

Die Bauausführung und Betriebs-Einrichtung dieser $752._{29}$ Meilen repräsentiren laut den von den Gesellschaften veröffentlichten Rechnungs-Abschlüssen pro 1862 einen Kapitals-Aufwand von 593 Millionen Gulden öster. Währung, welcher bei weitem mehr als 700 Millionen Gulden nach den wirklichen stattgehabten Bauauslagen betragen hatte. Diese namhafte Kapitals-Reduction entstand durch die Verkäufe der von der österr. Staatsverwaltung in nördlicher, südöstlicher und südlicher Richtung am rechten und linken Donauufer erbauten Bahnen an die nördliche und südliche Staatsbahn-Gesellschaft, dann durch die Abtretung der

[1]) In dieser Meilenanzal sind auch die $33._{41}$ Meilen Pferdebahnen einbezogen, demnach hat Oesterreich $718._{88}$ Meilen Locomotivbahnen.

theilweise dem Verkehre übergebenen und noch in der Bauausführung gestandenen Bahnen an die galizische Karl Ludwigbahn, an die Kaiser Ferdinand-Nordbahn und an die Theissbahn-Gesellschaft.

Die Eisenbahnen des österreichischen Kaiserstaates sind durch den Donaustrom in die Bahnen am linken und in jene am rechten Ufer getheilt. [1]) Die Bahnen am linken Ufer werden von zehn Actien-Gesellschaften verwaltet, sie sind zusammen $451._{69}$ Meilen lang, und stehen mit einem Kapitals-Aufwand von 349 Millionen Gulden dermalen in Rechnung. Jene am rechten Ufer der Donau werden von vier Actien-Gesellschaften verwaltet, sind $300._{6}$ Meilen lang, und derzeit mit einem Aufwand von 244 Millionen Gulden bewerthet. Es dürfte hieraus entnommen werden, dass die Eisenbahnen am linken Ufer mehr entwickelt sind als jene am rechten Donauufer.

Zur Entgegenhaltung der vorstehenden Kapitals-Aufwands-Summen dürfte es von Interesse sein, die Effecten oder Wertpapiere summarisch anzugeben, welche bis Schluss 1862 die vierzehn Bahn-Gesellschaften ausgegeben, oder welche auf dem Börsenmarkte ventilirt werden, und zwar sind nach dem Nennwert:

An Actien	für fl.	417,346.318·93
„ Prioritäten und andern Anlehen [2])	„ „	296,731.480·70
„ Lotterie-Anlehen	„ „	34,549.231·21
im Ganzen	für fl.	748,627.030·84

Wertpapiere im Verkehr.

Wenn man diese Summe dem vorangegebenen Kapitals-Aufwand von 593 Millionen, welcher für den Bau und die Betriebs-Einrichtungen in Verwendung steht, entgegenhält, so bedarf der Abgang von circa $155._{6}$ Millionen Gulden einer Aufklärung, welche in §. 5. detaillirt gegeben ist.

Die grössten Differenzen zeigen sich

1) Bei der nördlichen Staatsbahn, welche von dem Gesellschaftsfond bestritten hat:			
Berg-, Hüttenwerke und Domänen sammt Inventar und Materialvorräthen . .	fl.	29,198.514·37	
Immobilien	„	1,200.231·05	
an weiteren Activen	„	7,995.516·30	fl. 38,394.262·72
2) Bei der Theissbahn, welche einen Actien-Vorrath besitzt von	fl.	10,500.000·00	
davon ab: Differenz der Passiven und Activen	fl.	1,000.580·49	fl. 9,499.419·51
		Fürtrag	fl. 47,893.682·23

---

[1]) Zu dieser durch den Donaustrom angenommenen Theilung wird, um Berichtigungen vorzubeugen, bemerkt, dass die Strecke Wien-Neu-Szöny, 21 Meilen lang am rechten Ufer liegend, zu den Bahnen der nördlichen Staatsbahn, ungarische Linien (linkes Ufer) eingetheilt verbleiben musste, weil die genannte Strecke aus dem Gesammtcomplex der nördlichen Staatsbahngebarung weder in den Conti der allgemeinen Auslagen, noch in jenen der Fonds abgesondert aufgeführt erscheint. Dieselben Umstände sind auch von der Linz-Budweiser Pferdebahn, 17¼ Meilen lang, am linken Donauufer liegend, der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, am rechten Ufer zugetheilt zu erwähnen.

[2]) Darunter befindet sich die Schuld der Galizischen Karl Ludwigbahn an den Staat mit fl. 13.849.334·10.

Uebertrag fl. 47,893.682·23

3) Im Kapitals-Aufwand der südlichen Staatsbahn sind die Kosten der lombard. und central-italienischen Bahnen, dann die Ausgaben für die Kärntner und croatische Bahn sammt Betriebsmitteln, Material-Vorräthen, Kalkfabriken und Liegenschaften nicht aufgenommen mit . . fl. 107,225.224·42
an weiteren Activen . . . . „ 452.333·90 fl. 107,677.558·32

fl. 155,571.240·55

womit obige Differenz ihre Aufklärung findet.

Von den vierzehn Actien-Gesellschaften geniessen die Hälfte der österreichischen Bahnen und zwar:

1. Die nördliche Staatsbahn	für fl.	80,850.000·00
2. Die galizische Karl Ludwigbahn	„ „	36,866.586·00
3. Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . .	„ „	18,000.000·00
4. Die böhmische Westbahn	„ „	24,000.000·00
5. Die Theissbahn	„ „	41,981.125·00
6. Die südliche Staatsbahn für ihren Effectenwert von fl. 150,000.000 in Actien und fl. 111,930.005 in Prioritäten abzüglich des Wertes der lomb. und central-italienischen Bahnen von circa 81 Millionen	„ „	178,930.005·00 [1]
7. Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn	„ „	80,632.762·00
	Zusammen fl.	461,260.478·00

für die ausgegebenen Effecten oder Wertpapiere oder für eine begrenzte Bauanlagesumme eine $5^2/_{10}$ percentige Garantie des Staates.

Die zunächst liegende Frage, welche Eisenbahn-Gesellschaften haben von dieser Staatsgarantie in den letzten zwei Jahren 1861 und 1862 einen Anspruch nöthig gehabt, wird folgende Tabelle ersichtlich machen:

	1861		1862	
	garantirte Summe	angesprochene Subvention	garantirte Summe	angesprochene Subvention
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	18,000.000·00	590.000·00	18,000.000·00	650.000·00
Theissbahn	41,716.908·55	540.000·00	41,981.125·00	513.300·00
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	69,000.000·00	. . . .	80,632.762·00	1,030.900·00
Summen .	128,716.908·55	1,130.000·00	140,613.887·00	2,194.200·00

hieraus ist ersichtlich, dass die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn von der ihr vom Staate garantirten Kapitalaufwand- oder Bau-Summe pro 1862 $3._{61}$ %, die Theiss-

[1]) Diese Summe ist zweifelhaft, indem nirgends angegeben ist, ob sämmtliche Effecten, oder nur eine bestimmte Summe garantirt sind.

1*

bahn 1.22 % und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn 1.28 % in Anspruch genommen haben. Diese kleinen Opfer resp. Vorschüsse des Staates dürften sich nicht so schwer rechtfertigen lassen.

Die Eisenbahnen haben, wie in anderen Staaten, so auch in Oesterreich die volkswirthschaftlichen Zustände namhaft verbessert, und auffallend zur raschen Entwicklung des Handels und der Industrie beigetragen. Diese Erfolge berechtigen zu der Bemerkung, dass die für Eisenbahnen aufgewendeten Kapitalien, welche bisher dafür in Anspruch genommen wurden, gegenüber der allgemeinen Benützung und des vermehrten Wohlstandes derjenigen Länderstriche, welche sie durchziehen, die günstigsten Vergleiche aushalten können; und würden die allgemeinen statistischen Nachweisungen die Zunahme des Wohlstandes der gedachten Länder und Städte liefern, so müssten hieraus glänzende Resultate zu ersehen sein. Wenn auch die Eisenbahnen des österreichischen Kaiserstaates rücksichtlich der Völkerzal und der Grösse des Reiches sich noch keiner so ausgebreiteten Verzweigung, wie in andern Staaten erfreuen können, so steht doch ausser allem Zweifel, dass sie in jeder Beziehung der materiellen Entwicklung und dem intelligenten Vorwärtsschreiten unseren Völkern, so wie der Regierung und dem Staate selbst unentbehrlich sind.

Die tief eingreifenden Eigenschaften der Eisenbahnen in das Geschäftsleben, dann die glänzende Lust Eisenbahnen gründen zu wollen, haben einerseits zur ungemein raschen Verbreitung der Bahnen beigetragen, anderseits auch ein so dominirendes Uebergewicht auf die speculativen Kapitalien ausgeübt, dass es nicht zu wundern ist, wenn die eine oder andere der entstandenen Bahnen unverhältnissmässige Summen verschlungen hat, wofür weder der Verkehr noch die Brutto-Einnahme entsprechend befunden wurden. Trotz solcher Nachtheile, in welche einige österreichische Bahnen verfallen sind, kann doch die ziemlich allgemeine Anschauung hierüber nicht verworfen werden, dass jede neu errichtete Eisenbahn, mögen die Umstände, welche sie ins Leben gerufen auch nachtheilig auf dieselbe gewirkt haben, Nutzen schaffen müsse — wenn auch die Geldgeber resp. Actionäre hievon wenig geniessen, — wenn sie nur durchgeführt und dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist.

Den Eisenbahnen eine Lobrede halten zu wollen, scheint mir höchst überflüssig, ebensowenig fällt mir bei, über die Errichtung der bestehenden österreichischen Eisenbahnen hier eine Kritik zu liefern, vielmehr verwahre ich mich gegen eine solche Auslegung.

Die vollendeten Bauherstellungen und ersten Betriebs-Einrichtungen werden in der Regel als abgeschlossene Conti, wenigstens als begrenzte Geschäfts-Gegenstände betrachtet; anders verhält es sich mit den im Betriebe stehenden, dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen.

Den Eisenbahn-Verwaltungen ist es vorbehalten, die auf die Errichtung, nämlich auf den Bau und auf die Betriebs-Einrichtungen verwendeten Kapitalien ertragsfähig zu machen. Ihre fortwährende Aufgabe und ihr ununterbrochenes Anstreben soll es sein, die ihnen anvertrauten Fonds lebensfähig zu erhalten. Diesem Bestreben stehen anfänglich unübersteigbare Schwierigkeiten entgegen, besonders wenn die Brutto-Einnahme gegenüber dem verbrauchten Kapitalsaufwande keine verhältnissmässig entsprechende ist, das heisst, wenn weder der Personen- noch der Lasten-Verkehr in der gedachten Richtung gefunden wird, um den hierauf ausgegebenen verzinslichen Wertpapieren genügen zu können.

Solche Zustände führen zunächst zur Nachforschung, welche Zweige des Verkehrs, und welche der Betriebs-Ergebnisse nicht entsprechen. Hat man es einmal zur Erkenntniss des Nichtentsprechenden gebracht, so wird die Behebung oder die Verbesserung die vorzüglichste Aufgabe und das ununterbrochene Anstreben für die betreffenden Bahnverwaltuugen eine selbstverständliche Sache sein. Ohne überzeugende Erkenntniss der nicht entsprechenden Zweige, im ganzen Umfange ihres Einflusses und ihrer gegenseitigen Wirkungen, ist eine wirkliche Verbesserung nicht leicht erreichbar, sondern nur dem Zufall oder der Selbstentwicklung überlassen.

So einfach die Gebarung und Verwaltung der im Betriebe stehenden Eisenbahnen gedacht werden mag, da dieselben in letzter Instanz aus den Gesammtleistungeu, womit die totale Brutto-Einnahme erzielt wird, dieser entgegen aus den Total-Auslagen, womit die Regiekosten im ausgedehnten Sinne bestritten werden, dann der allgemeinen oder Fonds-Auslagen, als: Einlösung der Zinsen-Coupons und Amortisationen besteht, so ist dieselbe doch im ganzen Umfange der mannigfaltigen Betriebszweige eine ziemlich schwer zu überblickende und complicirte Verwaltung.

Die Bahnverwaltungen oder aufgestellten Administratoren, welche die Betriebs-Ergebnisse ihrer Bahnstrecken auch in den nicht entsprechenden Zweigen erkennen, werden unwillkürlich darauf hingeleitet, dieselben einer strengen Prüfung zu unterziehen, da wie gesagt, ohne diese Erkenntniss weder das Verbesserungsmittel, noch die Abhilfe gefunden werden kann, sondern jede Verbesserung der Selbstentwicklung überlassen ist.

Zur Erkenntniss der nichtentsprechenden Zweige wird man leichter gelangen, wenn mau die gleichnamigen Betriebszweige anderer Bahnen gegeneinander vergleichen kann, uamentlich wenn die Gesammt-Gebarung über Einnahmen und Ausgaben aller Betriebszweige in eine tabellarische Form gebracht ist, wodurch mau offenbar bei der Vergleichung einen schärferen Ueberblick erhält.

Diese Gedanken haben mich geleitet, die sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen in ihren Verkehrs- und Betriebs-Ergebnissen zu studieren, da es mir der Mühe wert schien bei dem Kapitalsumfaug, welchen die österreichischen Eisenbahnen — mehr als 600 Millionen Gulden — bereits iu Anspruch genommen haben, hierauf näher einzugehen.

Bei diesen Studien waren mir die von den Eiseubahn-Verwaltungen veröffeutlichten ihren Actionären und Generalversammlungen vorgelegten Rechenschaftsberichte und Generalversammlungs-Protocolle alleiu dienlich, und ich habe hiezu eine Zeitperiode der letztverflossenen fünf Jahre von 1858 bis 1862 genommen. Die von mir verfasste vergleichende statistische Zusammenstellung wurde namentlich dadurch äusserst mühevoll und schwierig, weil die österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften in ihren Coutirungen und Verrechnungen, bei den gleichnamigen Betriebszweigen sowohl, als in ihren Rechnungsproceduren überhaupt verschiedene Grundsätze beobachtet hatten. Haben auch diese Ungleichförmigkeiten der gestellten Aufgabe grosse Schwierigkeiten entgegengestellt, so waren doch bei den meisten Bahnen die Materien in den gleichnamigen Betriebszweigeu entweder gegeben oder zu finden, und es kann diessfalls bemerkt werden, dass nur einige Bahuen die Hauptfactoren einzelner Betriebszweige entweder gar nicht oder unvollkommen gegeben haben.

Aus diesen Studien sind sonach die vergleichenden statistischen Zusammenstellungen der Verkehrs- und Betriebs-Ergebnisse von den letztverflosseneu fünf

Jahren 1858 bis 1862 in 7 Tableaux I. l, I. r, II. l, II. r, III. l, III. r und IV. hervorgegangen. In den Hauptrubriken sind alle Daten, wie sie in den Rechenschafts-Berichten angegeben wurden, enthalten.

Zur Erläuterung der in diesen 7 Tableaux enthaltenen Rubriken war vor Allem die Anfertigung eines Rubriken-Schemas nöthig, wodurch die gleichnamigen Einschaltungen aus den detaillirten Betriebszweigen in die eine oder andere der Rubriken aufgeklärt werden.

Um die gegebenen Daten mit den verschiedenen Rechnungsproceduren nur einigermassen in Harmonie bringen zu können, sah ich mich zum Behufe der statistischen Zusammenstellung bei einigen Betriebszweigen leider gezwungen, hiebei von den angenommenen oder gegebenen Normen bei einigen Bahnen abzuweichen, ohne die Thatsachen entstellt oder willkürlich verändert zu haben. Nur durch diesen Vorgang war es mir möglich zu den angestrebten vergleichenden Resultaten zu gelangen, deren Aufklärung zu verschiedenen Betrachtungen für den Fachmann sowohl, als für den Finanzmann führen können. Welche Uebersicht es gewähren würde, wenn sich die sämmtlichen, wenigstens österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften rücksichtlich ihrer Gebarung für gleichförmige Rechnungsproceduren und gleichnamige Contirungen vereinigen würden, bedarf wohl keiner besonderen Begründung, sie würde sowohl für die Staatsverwaltung gegenüber den zu leistenden Garantien als für die Bahnverwaltungen untereinander von der grössten Nützlichkeit sein.

Vergleichende statistische Zusammenstellung

der

österreichischen Eisenbahnen.

§. 1.

Dieselbe hat zur vorzüglichen Aufgabe, die Verkehrs-, Betriebs-Ergebnisse und Resultate von den letzt verflossenen fünf Jahren 1858, 1859, 1860, 1861 und 1862 in allen Zweigen des Eisenbahn-Betriebes, nicht allein dem Fachmann oder Actionär, sondern auch einem grösseren Kreise in gedrängter übersichtlicher Form bekannt zu machen.

Zur Erreichung dieser Aufgabe war geboten, die gedachten Verkehrs- und Betriebs-Ergebnisse in Tableaux, und nach Massgabe der verschiedenen Zweige in Gruppen zu gliedern.

Die Periode der letzten fünf Jahre war für die österreichischen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung sowohl, als in den Betriebs-Ergebnissen sehr belehrend, es sind zwischen 1859 und 1862 allein 133 Meilen für circa 117 Millionen Gulden neue Bahnen entstanden, und der Verkehr selbst hatte sich auf den bereits bestandenen Bahnen einer angemessenen grösseren Entwicklung zu erfreuen.

Wird diese Periode als eine abgeschlossene betrachtet, so werden die nächsten fünf Jahre um so belehrender werden, da zu erwarten steht, dass die österreichischen Eisenbahnen in mannigfaltiger Beziehung in den nächsten fünf Jahren einer Klärung entgegentreten, welche auf die fernere Entwicklung von wesentlichem Einfluss sein kann.

Bevor ich in die eigentlichen Erörterungen der Betriebs- oder Verkehrs-Ergebnisse eingehe, dürfte es nöthig sein, die Tableaux in kurzer Fassung näher zu beschreiben.

§. 2.

Die Tableaux I. l, linkes, und I. r, rechtes Donauufer, sind in vier Hauptgruppen getheilt, und zwar enthält:

Die erste Gruppe Rub. Nr. 1—5 die Bahn-Gesellschaften, die Verwaltungsjahre, den Kapitals-Aufwand und die Meilenzal eines ganzen Verwaltungsjahres.

Die zweite Gruppe Rub. Nr. 6—22 die **Brutto-Einnahme** des Gesammt-Verkehrs mit mehreren auf die Einheit reduzirten statistischen Zalen.

Die dritte „ Rub. Nr. 23—32 **sämmtliche Leistungen** für den Personen- und Frachten-Verkehr sammt den statistischen Rubriken.

Die vierte „ Rub. Nr. 33—52 die Ausgaben der **Total-Regie** des Bahnbetriebes und der Vertheilung derselben auf die **Central-, Betriebs-** und **Bahn-** dann **Transport-Verwaltung** mit den auf die Einheit reduzirten statistischen Zalen.

Die Tableaux II.$_l$ und II.$_r$ sind gleichfalls in vier Hauptgruppen getheilt und zwar enthält:

Die fünfte Gruppe Rub. Nr. 53—61 den **Brutto-Ueberschuss** zwischen den Brutto-Einnahmen und den eigentlichen Bahnbetriebs-Regie-Auslagen.

Die sechste „ Rub. Nr. 62—74 die **allgemeinen Ausgaben** von jenen Gegenständen, welche in keiner unmittelbaren Verbindung mit den Ausgaben der **Total-Regie** stehen, und von den Bahn-Gesellschaften zu leisten sind.

Die siebente „ Rub. Nr. 75—82 den **Netto-Ertrag**, welcher entsteht, wenn von dem Brutto-Ueberschuss die in der 6. Gruppe erwähnten allgemeinen Ausgaben in Abzug gebracht werden; endlich enthält die achte Gruppe Rub. Nr. 83—93 die **Gesellschafts-Fonds** in Wertpapieren.

Die Tableaux III.$_l$ und III.$_r$ sind in zwei Hauptgruppen getheilt, und zwar enthält:

Die neunte Gruppe Rub. Nr. 94—113 eine theilweise Zergliederung der Bahn- und Betriebs-Regie-Ausgaben, u. z. die **Beamtenregie**; die **Zugförderungskosten** des Personen- und Lasten-Verkehrs; den Kostenaufwand für die Erhaltung des **Unterbaues, Hochbaues** und der **Gebäude**, sammt den aussergewöhnlichen Auslagen; den Kostenaufwand für die **Reparatur** und Erhaltung der sämmtlichen Fahrbetriebsmittel; endlich den Kostenaufwand für den **Expeditionsdienst** der Gesammt-Beförderung.

Bei den sämmtlichen angeführten Betriebszweigen in dieser Gruppe sind die auf die Einheit reduzirten statistischen Angaben, und eine Rubrik, welche jeden Zweig in Percenten der Brutto-Einnahme darstellt, beigefügt.

Die zehnte „ Rub. Nr. 114—127 die Ausgabe für den Brennstoff, so weit dieser für den Verkehr überhaupt verwendet wird, dann der Kostenaufwand für Beleuchtung, Putz- und Schmiermateriale, mit den wie vor gleichbenannten statistischen Nachweisungen.

Das Tableau IV enthält die Vergleichungen der Bewegungen, mit den Leistungen aus den Jahren 1861 und 1862, von sämmtlichen österreichischen Bahnen. Die statistischen Angaben in den aufgeführten Rubriken enthalten mehrere Details, worüber später am geeigneten Orte das Nähere besprochen werden wird.

Dieses Tableau ist wieder in zwei Gruppen getheilt, und zwar enthält:

Die eilfte Gruppe Rub. Nr. 127—170 nebst den Bewegungen und Einnahmen bei Personen-, Last- und gemischten Zügen, auch die Vergleichungen des Verkehrs mit den Leistungen, endlich

die zwölfte Gruppe Rubr. Nr. 171—179 enthält die gleichnamigen Leistungen und die Vergleichungen der Regiekosten per Zugsmeile und Achsmeile mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

§. 3.

In den Rubriken-Schema's, welche den Tableaux angeschlossen sind, werden die Rubriken speziell erklärt, es wird hiezu bemerkt, dass diejenigen Rubriken, deren Bedeutung von hervorragendem Einflusse ist, in den Tableaux mit blauen und rothen Ziffern auffallend ersichtlich gemacht wurden, und zwar bedeuten die blauen Ziffern die Geldbeträge, die rothen die Percentualzalen vom Kapitalsaufwand oder von der Brutto-Einnahme. Die Zugsmeilen-Summen in der Gruppe Leistungen des Personen- und Frachten-Verkehrs sind gleichfalls mit rothen Ziffern ersichtlich gemacht. Nebst dem Rubriken-Schema eine noch nähere Beschreibung der Rubriken zu geben, dürfte, da dieselben selbstverständlich sind, überflüssig sein.

§. 4.

Von mehrfachem Interesse wird es sein, die wichtigeren Zweige der gesammten Geschäfts-Gebarung bei Eisenbahnen besonders zu besprechen, diese sind:

Rubr. 3. Der Kapitals-Aufwand,
„ 10. Die totale Brutto-Einnahme,
„ 31. „ Zugsmeilen-Summe,
„ 33. „ totalen Regie-Ausgaben,
„ 53. „ Brutto-Ueberschuss-Summe,
„ 70. „ Gesammt-Summen der allgemeinen und Fonds-Auslagen,
„ 77. „ Netto-Ertrags- oder Dividenden-Vertheilungssumme,
„ 86. „ Gesellschafts-Fonds-Summen,

in den Tableaux $I._l$, $I._r$, $II._l$ und $II._r$ ersichtlich.

Rubr. 3. Der Kapitals-Aufwand der Eisenbahnen umfasst jenen Aufwand, den die vollendeten und dem Verkehr übergebenen Bahnen nebst den zum Betriebe nöthigen Material-Vorräthen in Anspruch genommen haben. Der Kapitalsaufwand ist in der Regel, namentlich in der Hauptsumme als ein abgeschlossener Conto zu betrachten, d. h. wenn eine Bahn keine Verlängerung oder Vermehrung ihrer Linien und keine wesentlichen Zubauten gemacht hat, wird derselbe keine wesentlichen Veränderungen erleiden.

Der Kapitalsaufwand steht weder mit den Schwankungen der Brutto-Einnahme, noch mit der Verkehrs-Entwicklung im directen Zusammenhange, d. h. die Schwankungen der Einnahmen mögen steigend oder fallend sein, der Kapitalsaufwand hat nicht den mindesten Einfluss und bewahrt in seiner Betrachtung gegen die andern Zweige stets eine bestimmte Selbstständigkeit, er nimmt auf die Gesellschaftsfonds nur jenen Einfluss, dass die Wertpapiere des letzteren darnach bestimmt werden sollten.

Rubr. 10. Die Brutto-Einnahmen in Rubr. 6—10 ersichtlich gemacht, nehmen bei jeder Bahn rücksichtlich der Rentabilitätsfrage den hervorragendsten Rang unter allen übrigen Zweigen ein, sie bieten sowohl in ihren Schwankungen als in ihren Betrachtungen gegenüber den andern Zweigen das grösste Interesse, wie in den späteren Erörterungen vielfach dargethan wird.

Rubr. 31. Die Zugsmeilen-Summen aus der Gruppe Leistungen entstehen aus dem Personen- und Frachten-Verkehr, umfassen die sämmtlichen auf der Bahn gelaufenen oder abgefertigten regelmässigen, Separat-Personen-, gemischte, Lasten- und Militär-Züge. In diese Zugsmeilen-Summen sind weder Probe-, Schotter- noch sonstige Züge aufgenommen worden.

Rubr. 33. Die totalen Regie-Ausgaben in den Rubr. 33—52 ersichtlich gemacht, umfassen nur die unmittelbaren Regie-Ausgaben zum Zwecke und eigentlichen Behufe des Bahnbetriebes, sie vertheilen sich auf die Central-, Bahn- und Betriebs- dann Transport-Verwaltung. In den Totalregie-Ausgaben sind weder die Steuern, Abgaben, noch die Tantièmes und Beiträge zum Pensionsfond enthalten. Die Ausscheidung dieser eben genannten Conti aus der Total-Regie musste zur Erzielung einer Gleichförmigkeit geschehen, um namentlich bei den Vergleichungen der Regie der Bahnen untereinander zu analogen Resultaten zu gelangen.

Die Total-Regie steht mit der Brutto-Einnahme in inniger Verbindung, daher die richtige und möglichst ökonomische Gebarung bei der Bewältigung des Verkehrs von dem grössten Einflusse bei der Rentabilitätsfrage ist. Aus dieser Rücksicht wird die Total-Regie in dieser Schrift noch mehrfach zu besprechen sein.

Rubr. 53. Der Brutto-Ueberschuss ist das Resultat zwischen der Brutto-Einnahme und der vorgedachten Total-Regie; dieser Ueberschuss auf die Einheiten reducirt, wird in den Rubr. 54 — 61 ersichtlich, und gibt über jenes Verhältniss einen bestimmten Aufschluss, welches zwischen den Einnahmen und den Regie-Ausgaben in den Verkehrseinheiten einer Bahn besteht.

Rubr. 70. Die allgemeinen oder Fonds-Auslagen, wie sie in Rubr. 62—74 ersichtlich sind, enthalten jene Auslagen, welche die Bahn-Gesellschaften für Steuern, Abgaben, Tantième, Pensionsfond-Beiträge, Amortisation oder Annuitäten und Reservefonds-Beiträge geleistet haben; dann Auslagen oder Ueberschüsse, welche dieselben beim Escompt oder aus den Zinsen der schwebenden Schulden erzielten, mit der Bemerkung, dass die blauen Ziffern die Ueberschüsse bedeuten; endlich die Zinsen, welche dieselben für die Prioritäten und andern Anlehen, und für die Actien aus den Brutto-Ueberschüssen zu bestreiten haben.

Rubr. 77. Reinerträgniss der Eisenbahnen, enthält denjenigen Ueberschuss, welcher nach Abzug der Total-Regie und der allgemeinen Fonds-Auslagen von der Brutto-Einnahme erübrigt worden ist. In dieser Gruppe sind die vom Staate geleisteten Subventionen, dann andere Einnahmen und Ueberträge aus früheren Betriebsjahren enthalten.

Rubr. 86. Gesellschaftsfonds-Summe, bestehend aus den in Rubr. 83—89 aufgeführten Conti, welche nebst den Wertpapieren noch die Conti für den Pensionsfond, Reservefond, dann für Amortisationen und diverse Fonds der Bahn-Unternehmungen enthalten.

In den Tableaux II. $_l$ und II. $_r$ enthält die Rubr. 90 den Conto der Creditoren und schwebenden Schuld, worin die blauen Ziffern den aus den Debitoren

erzielten Ueberschuss bedeuten; Rubr. 91 macht die aus der Staatsgarantie den betreffenden Bahn-Unternehmungen bis Ende 1862 geleisteten Subventionen ersichtlich, und beträgt jene Summen, welche von der Staats-Verwaltung als ein 4 % iges verzinsliches Darlehen den Bahn-Unternehmungen gegen Rückzalung geleistet wurden.

§. 5.

Vergleichung des Kapital-aufwandes mit den Gesell-schafts-Fonds.

Wird der Kapitals-Aufwand (Rubr. 3) den Gesellschaftsfonds (Rubr. 86) entgegengehalten, so findet man namhafte Differenzen, welche aufzuklären sind.

Diese Aufklärung wird durch die nachstehende übersichtliche tabellarische Erläuterung gegeben, wobei man sich nur auf das letztverflossene Jahr 1862 beschränkte.

	Der Kapitalsaufwand besteht aus der Bau-Summe Tableau V	aus den Material-Vorräthen	Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds-Summe Rubr. Nr. 86
Die **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** weiset nach	75,804.667·09	3.350.666·53	79,155.333·62 [*]	79,673.320·88
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwande und den Gesellschafts-Fonds gibt die Haupt-Bilanz an:				
An Activa: Die gesellschaftlichen Kohlenwerke . . . . 3,440.488·36				
Bergbau-Materialien und Fundus-Instructus . . . . 276.017·73				
Ostrauer Montan-Bahn . . . . 1,111.735·95				
Kassa-Baarschaften . . . . 1,149.200·12				
5,977.442·16				
An Passiva: Die Zinsen und Dividenden-Rückstände . . . . 1,522.472·55				
Die Differenz zwischen Debitoren und Creditoren . . . . 2,995.546·89				
Der Rest ist in der Differenz zwischen den gesellschaftl. Fonds, Betriebs-Ueberschüssen und den Effecten mehr der für den Pensionsfond angekauften Realität zu finden mit . . 961.415·46 — 5,479.434·90				
somit obige Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds . . . . 517.993·26				
Fürtrag .	75,804.667·09	3,350.666·53	79,155.333·62	79,673.320·88

[*] Der Unterschied dieser Summe mit jener in Rubr. Nr. 3 rührt daher, indem bei Berechnung des Kapital-Aufwandes die Oderberger Grenzflügelbahn irriger Weise ausgelassen wurde

	Der Kapitalsaufwand besteht		Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds - Summe Rubr. Nr. 8d
	aus der Bau-Summe Tableau V	aus den Material-Vorräthen		
Uebertrag .	75,804.667·09	3,350.666·53	79,155.333·62	79,673.320·88
Die **Nördliche Staatsbahn** weiset nach an . .	130,752.341·50	6,002.263·67	136,754.605·07	175,148.867·79
Aus der Haupt-Bilanz lässt sich diese namhafte Differenz damit erklären: An Activa: Berg-, Hüttenwerke und Domänen sammt Inventar und Material-Vorräthen . . . . 29.198.515·37 Immobilien . . . . 1.200.231·05 Kassabaarschaften . . . . 875.156·37 Activ-Differenz zwischen den Debitoren und Kassa-Effecten-Beständen und den Zinsen und Dividenden- und Tilgungs-Rückständen, Creditoren und Reservefond . . . . . 7.120.359·93 Deckung der obigen Differenz 38,394.262·72				
Die **Galizische Karl Ludwigbahn** weiset nach	36,777.568·36	1,263.473·15	38,130.058·89	34,849.334·10
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschaftsfonds ist aus der Haupt-Bilanz ersichtlich: Aus der Summe der Actien-Zinsen und Dividenden-Rückständen, der Cautionen und Depositen, des Reservefonds und Pensionsfonds dann des Betriebs-Ueberschusses mit fl. 2,165.826·43, abzüglich der Kassen- und Effectenbestände mit fl. 1,199.986·46 verbleiben . . . . 965.839·97 Aus der Differenz der Creditoren und schwebenden Buchposten mit zusammen fl. 2.709.242·53 abzüglich der Debitoren mit fl. 394.357·71 verbleibt . . . . 2.314.884·82 somit obige Activ-Differenz 3,280.724·79				
Die **Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn** weiset nach	20.739.673·96	292.880·78	21,032.554·74	20.865.679·00
Die Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds lässt sich aus der Haupt-Bilanz folgender Weise erklären: Von dem Gesellschafts-Kapital wurde bisher amortisirt . . . . 131.500·00 An Passiven: Summe der Creditoren u. Aerarial-Vorschussconto . . . . 2,531.763·90 An Activen: Kassa-Conto u. Forderung an Zinsengarantie . . . . 2.496.038·16 mithin Activ-Differenz . . . . 35.725·74 somit obige Differenz von . . . . . . 166.875·74				
Fürtrag .	264,074.250·81	10,909.284·13	275,072.552·32	310.537.201·77

	Der Kapitalsaufwand besteht aus der Bau-Summe Tableau V	Der Kapitalsaufwand besteht aus den Material-Vorräthen	Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds-Summe Rubr. Nr. 86
Uebertrag .	264.074.250·81	10,909.284·13	275,072.552·32	310,537.201·77
Die **Buschtehrader Eisenbahn-Gesellschaft** weiset nach	2,720.981·30	101.880·93	[1] 2,822.862·23	2,455.425·00
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds gibt die Haupt-Bilanz an: An Passiva: An Actien wurden amortisirt 64.575·00 Aus dem Reservefond wurden für Neubauten bestritten . . . . 200.981·30 Erträgniss der Bahnen, eingegangene und unerhobene Zinsen . . . . . . 432.404·82 697.961·12 An Activa: Kassa- u. Effectenbestände . . . . . . 230.027·85 Ueberschuss der Debitoren und Creditoren . . . . . 100.496·04 — 330.523·89 somit obige Activ-Differenz von 367.437·23				
Die **Aussig-Teplitzer Bahn** weiset nach . . .	3,217.518·54	92.954·51	3,310.473·05	2,738.940·00
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds ist aus der Haupt-Bilanz ersichtlich: An Passiven: Schuld an die k. k. priv. Nationalbank, an die allgemeine deutsche Creditanstalt und Differenz der Creditoren und Debitoren . . . 250.427·75 Amortisirte Actien und Prioritäten . . 15.251·91 Agio-Gewinn bei Begebung von Prioritäten . . . . 171.574·80 Unbehobene und zu zahlende Zinsen, Reservefond, Bahnerträgniss etc. . . 275.296·63 712.551·09 An Activen: Kassa-Baarschaft, Effecten und Vorauslagen . . . . 42.328·12 Auslagen für in den Kapitalsaufwand nicht aufgenommene Flügelbahnen . 98.689·92 — 141.018·04 somit obige Activ-Differenz 571.533·05				
Die **Böhmische Westbahn** weiset nach . . .	24,000.000·00	24.717·29	21,763.900·00	24,000.000·00
Die Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschaftsfonds hat ihren Grund in den bei der Credit-Anstalt erliegenden Actien und Prioritäten im Werte von fl. 2.236.100·00.				
Fürtrag .	294.012.750·65	11.128.836·86	302.969.787·60	339,731.566·77

[1] Die Kasten der Kralupper Ueberfuhr-Betriebsmittel sind in der Bausumme unter den Betriebsmitteln aufgenommen, wurden aber irriger Weise im Kapitalsaufwand ausgelassen.

	Der Kapitalsaufwand besteht aus der Bau-Summe Tableau V	aus den Material-Vorräthen	Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds-Summe Rubr. Nr. 66
Uebertrag .	294,012,750·65	11,128,836·86	302,969,787·60	339,731,566·77
Die **Brünn-Rossitzer Bahn** weiset nach . . .	2,591,771·70	. . . . . .	2,591,771·70	[1] 2,642,400·00
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds gibt die Haupt-Bilanz an: An Activa: Saldi der Debitoren, Anlage in Wechseln und bei der mährischen Credit-Anstalt, abzüglich der Creditoren . . . . . 176,085·61 Für bezahlte Zinsen . . . . . 135,229·78 Kassa-Baarschaft . . . . . 9,547·16 320,862·55 An Passiva: Unbehobene Zinsen . . . . . 61,196·63 Ueberschuss der Betriebs-Rechnung . . . . . 168,272·29 Reservefond und Kranken-fond . . . . . 40,757·33 — 270,226·25 somit obige Differenz [2]) fl. 50,636·30				
Die **Theissbahn** weiset nach	41,981,125·17	753,794·53	42,734,919·70	52,234,339·21
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschaftsfonds gibt die Haupt-Bilanz an: An Activa: Für vom Staate empfangene 50,000 Stück Actien . . . 10,500,000·00 Kassa-Baarschaft . . . . . 98,950·66 Bezahlte Zinsen . . . . . 2,118,850·98 Verlust im Jahre 1861 . . . . . 292,860·00 13,010,661·64 An Passiva: Unbehobene Zinsen . . . . . 4,518·75 Pensions- und Kranken-Fond . . . . . 3,302·05 Bahnbetriebsüberschuss 1,146,045·78 Schuld an die Credit-anstalt, Differenz der Creditoren und Debitoren . . . . . 1,304,375·55 Schuld an den Staat für Zinsengarantie . . . 1,053,000·00 — 3,511,242·13 somit obige Differenz von 9,499,419·51				
Fürtrag .	338,585,647·52	11,882,631·39	348,296,479·00	394,608,305·98

[1]) Der Unterschied dieser Summe gegen jene in Rubr. Nr. 66 rührt von einem Schreibfehler, indem in Rub. Nr. 64 die Prioritäten mit 2,550,000 fl. statt mit 2,500,000 fl. angeführt sind.

[2]) Der Unterschied der Differenzen von 5 fl. liegt an einem Druckfehler in der Bilanz.

	Der Kapitalsaufwand besteht aus der Bau-Summe Tableau V	aus den Material-Vorräthen	Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds-Summe Rubr. Nr. 56
Uebertrag .	338,585.647·52	11,882.631·39	348,296.479·00	394,008.305·98
Die **Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn** hat einen approximativen Kapitalsaufwand, der k. k. Statistik vom Jahre 1850 entnommen	1,293.908·40	. . . . . .	1,293.908·40	. . . . . .
Das Actienkapital konnte aber pro 1862 nicht angegeben werden, indem kein Protocoll zu erhalten war, es wurde daher für das Summarium das Actienkapital pro 1861 in Rechnung genommen	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	751.327·50
Die Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds hat theils in den amortisirten Actien und Prioritäten, theils in den, dem Reservefond entnommenen Summen ihren Grund.				
Die **Südliche Staatsbahn** weiset nach	192,473.119·92	9,128.380·96	154,252.446·68	261,930.005·00
Die Ankaufs-Summen, die Kosten des Baues der neuen, die Vervollständigung der übernommenen Bahnen, dann die Betriebs-Einrichtungen, betragen für alle gesellschaftlichen Bahnen, incl. der lombard. und central-ital. . 283,477.671·10 Ab: Restforderung der k. k. Staats-Verwaltung für den Ankauf der Wien-Triester Linie . . . . . . 22,000.000·00 Ab: Der Kapitalsaufwand für die österreichischen Bahnen (ausgenommen die Kärntner und kroatische Bahn) beträgt nach obigen 154,252.446·68 Mithin die Kosten der lombardischen und central-italienischen Bahnen, dann die Auslagen für die Kärntner und kroatische Bahn, sammt Betriebsmittel und Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften 107,225.224·42 Ferner sind an Conto-Corrent-Forderungen und diversen Debitoren abzüglich der Creditoren 15,166.264·59 An Kassa und Portefeuille . . . . . . 2,662.727·41 17,828.992·00 wovon zu decken sind: Zinsen u. Dividenden-Rückst. 4,486.979·99 Reservefonds . 5,206.864·53 Betriebs-Ueberschuss pro 1862 7,682.813·58 17,376.658·10 452.333·90 somit obige Differenz 107,677.558·32				
Fürtrag .	532,352.675·84	21,011.012·35	503,842.834·08	657,289.638·48

	Der Kapitalsaufwand besteht aus der Bau-Summe Tableau V	aus den Material-Verräthen	Kapitals-aufwand-Summe Rubr. Nr. 3	Gesellschafts-Fonds-Summe Rubr. Nr. 54
Uebertrag .	532,352.675·84	21,011.012·35	504,842.834·07	657,289.638·48
Die **Fünfkirchen-Mohaczer Bahn** weiset nach	6,780.627·83	79.848·03	6,860.475·86	6,860.475·86
Da die Fonds dieser Bahn in jenen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthalten sind, so fungirt der Kapitalsaufwand auch als Actien-kapital.				
Die **Graz-Köflacher Bahn** weiset nach	2,690.994·44	39.467·98	2,730.462·42	3,683.633·50
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds gibt die Haupt-Bilanz an:				
An Activa: Kosten der Bergbaue, Inventar und Material-Vorräthe . . 712.070·15				
Kassa-Baarschaft, Effecten, Cautionen und Depositen . . . . 636.474·77				
1,348.544·92				
An Passiva: Coursgewinn, Zinsen-Rückstände, gesellschaftliche Fonds und Betriebs-Ueberschüsse . 313.695·20				
Differenz der Creditoren und Debitoren . . . . . 81.678·64 — 395.373·84				
somit obige Differenz von . 953.171·08				
Die **Kaiserin Elisabeth-Westbahn** weiset nach .	79.819.546·33	984.170·29	80,803.716·62 [1]	80,793.283·00
Zur Nachweisung der Differenz zwischen dem Kapitalsaufwand und den Gesellschafts-Fonds gibt die Haupt-Bilanz an:				
An Activa: Kosten der Salzvorräthe sammt Guthabungen . . . . 1,540.626·46				
Effecten . . . . 208.550·00				
Bezalte Zinsen . . . . 3.824.529·22				
Kassa-Baarschaft . . . . 2.444.448·34				
Amortisationen . . . . 1.066.800·00				
9,084.954·02				
An Passiva: Diverse Fonds 156.696·05				
Agio-Gewinne . . . . . 327.312·93				
Salzhandel-Conto . . . 437,973·92				
Zinsen-Rückstände . . 224.433·46				
Bahn-Erträgniss . . . . 3,650.320·96				
Tratten u. Creditoren abzüglich der Debitoren . 3,398.650·32				
Schuld an den Staat wegen Zinsengarantie . 900,000·00 — 9.092.387·64				
somit obige Activ-Differenz von 10.433·62				
Summe .	621,643.844·43	22,124.498·65	594 237.488·98	748,627.030·84

[1] Die Verschiedenheit dieser Zal gegen jene in Rubr. Nr. 3 rührt daher, indem dort der Coursverlust von 670,707·26 bei Emission zweier Silber-Anlehen nicht aufgenommen wurde.

§. 6.

Die Brutto-Einnahme im Allgemeinen.

Die Brutto-Einnahmen sind selbstverständlich der Zweck und zugleich der wichtigste Zweig einer jeden Eisenbahn-Unternehmung. Die richtige Beurtheilung derselben gegenüber des verwendeten Kapitales oder der hierauf ausgegebenen Wertpapiere hat für die Bahn-Verwaltungen, namentlich aber für die Actienbesitzer und Speculanten grossen Wert.

Ein bestimmtes, präzises Urtheil hierüber lässt sich nur aus den, von den Bahn-Gesellschaften gelegten Jahres-Rechnungen erlangen, welche aber für den Speculanten viel zu spät bekannt werden. Begnügt man sich in einer bestimmten Frage mit einer annäherungsweisen richtigen Beurtheilung, ohne die betreffende Jahres-Rechnung des längst verflossenen Jahres vor Augen zu haben, so kann hiezu die vergleichende Statistik mehrere Anhaltspunkte liefern, welche in nachstehenden Erörterungen gegeben werden.

In den Tableaux I.$_{I}$ und I.$_{II}$ Rubriken 7, 9, 10 findet man die Einnahmen der letztverflossenen fünfjährigen Periode des Personen- und Frachten-Verkehrs, dann die der Total-Brutto-Einnahme eingetragen; in den Rubriken 14—19 findet man die Brutto-Einnahme auf die Einheit der Bahnmeile, der Zugsmeile, auf die beförderte Person ohne Unterscheidung der Klasse, auf den beförderten Zollzentner, endlich die Passagiermeile und Zentnermeile reduzirt. In den Rubriken 20, 21 und 22 sind die Percent-Antheile der Einnahmen aus dem Personen-Verkehr, dann aus dem Frachten-Verkehr und den sonstigen Erträgnissen von der totalen Brutto-Einnahme ersichtlich gemacht. Aus der Rubrik 6 ersieht man die Gesammt-Anzal der beförderten Reisenden aller Klassen in einem Jahr, wozu bemerkt wird, dass es zu weit geführt haben würde, wenn man in der vorliegenden vergleichenden Statistik die Einnahmen speziell für jede Klasse aufgeführt hätte. In Rubrik 8 sind sämmtliche Frachtgüter ebenfalls ohne Unterscheidung der Klassen aufgezeichnet.

Diese Rubriken gewähren innerhalb der fünfjährigen Periode eine vollständige Uebersicht über den Verkehr auf den österreichischen Eisenbahnen, und wer noch nähere detaillirtere Nachweisungen benöthigt, findet dieselben in beinahe allen von den Bahn-Gesellschaften gelieferten Rechenschafts-Berichten angegeben.

§. 7.

Die Brutto Einnahme auf die Bahnmeile und auf die Zugsmeile reduzirt

Aus der Reduction der Brutto-Einnahme auf eine Bahnmeile und auf eine Zugsmeile Rubr. 14 und 15 ist ersichtlich, dass die verschiedenen Bahnunternehmungen in den sonst gleichbenannten Einheiten namhafte Schwankungen untereinander haben, die selbstverständlich von den verschiedenen localen Verkehrsverhältnissen herrühren. Ohne die vielen und mannigfaltigen Umstände, welche darauf Einfluss nehmen, einer Besprechung zu unterziehen, wird man sich blos auf die Thatsachen beschränken, wie sie bei den verschiedenen Bahnen aus dem Verkehr hervorgegangen sind, und hier nur die aus der fünfjährigen Periode von den nachgenannten Bahnen im Maximum erreichten Resultate, auf die Bahn- und Zugsmeile reduzirt hervorheben, demnach reihen sich die Bahnen bei dieser Betrachtung in folgende Ordnung:

		Jahr	per Bahnmeile		per Zugsmeile	
			fl.	kr	fl.	kr.
1.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1861	200.360	93	36	94.2
2.	Wien-Triester Linie	1861	187.008	20	27	41.7
3.	Buschtěhrader Locomotivbahn	1861	169.741	17	[1])	. . .
4.	Brünn-Prag-Bodenbacher Linie	1861	148.664	—	31	82.8
5.	Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	1861	124.659	48	30	21.3
6.	Aussig-Teplitzer	1862	117.755	95	[1])	. . .
7.	Südliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	1861	[2]) 114.234	91	24	68.5
8.	Wien-Linz-Salzburg-Passau	1861	105.922	93	24	56.0
9.	Brünn-Rossitzer	1860	89.907	70	[1])	. . .
10.	Fünfkirchen-Mohaczer	1861	86.691	08	[1])	. . .
11.	Galizische Karl Ludwigbahn	1862	75.422	91	26	17.1
12.	Graz-Köflacher	1862	68.134	22	23	57.2
13.	Theissbahn	1861	45.618	86	27	41.7
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Pardubitz-Reichenberg)	1862	38.488	12	15	02.6

Hieraus ist zu entnehmen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der reduzirten Brutto-Einnahme auf die Bahnmeile sowol, als per Zugsmeile alle übrigen Bahnen weit übertrifft, dann dass das Jahr 1861 in dieser fünfjährigen Periode bei den meisten österreichischen Bahnen die grössten Einnahmen geliefert hatte, und dass die reduzirten Einnahmen auf die Zugsmeile der verschiedenen Bahnen in keinem parallelen Verhältniss mit den reduzirten Einnahmen per Bahnmeile stehen.

Die in den Rubriken 16, 17, 18, 19 angegebenen, von der Brutto-Einnahme auf die Person, auf die Passagiermeile und auf die Zentnermeile entfallenden Beträge haben in ihren Vergleichungen für den Fachmann und den Statistiker mehrfachen Wert, geben manche interessante Aufklärungen an, und beweisen zugleich, wie verschieden die Verkehrseinnahmen auf die Einheit reduzirt bei gegebenen Localverhältnissen stehen.

§. 8.

Percent-Antheile des Personen- und Frachten-Verkehrs, dann der sonstigen Erträgnisse von der totalen Brutto-Einnahme

Die Percentual-Antheile des Personen- und Frachtenverkehrs, dann jene der sonstigen Erträgnisse sind in den Rubr. 20, 21 und 22 ersichtlich, und haben in so weit einen übersichtlichen Wert, dass man einen schnellen Ueberblick über das Verhältniss erhält, das zwischen dem Personen- und Frachten-Verkehr bei den Bahnen obwaltet.

Werden die Percentual-Antheile des Verkehrs der österreichischen Bahnen untereinander verglichen, wobei man die kurzen Kohlenbahnen ausser Betrachtung lässt, und dasjenige Jahr aus der fünfjährigen Periode hervorgehoben, in welchem das

---

[1]) Nachdem die Leistungen in Zugsmeilen bei den kurzen Kohlenbahnen in den gelieferten Nachweisungen nicht vollzählig angegeben wurden, so sind die in Rubr. 15 aufgeführten Beträge zu hoch, daher sie zur Vergleichung mit anderen Bahnen nicht zu gebrauchen sind.

[2]) Das Jahr 1859 ist des damaligen Kriegszustandes wegen nicht, sondern das Jahr 1861 in Vergleichung genommen worden.

Die böhmische Westbahn, welche erst in der zweiten Hälfte Juli 1862 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, kann in den vorstehenden Betrachtungen sowie in allen späteren Erörterungen keiner Vergleichung unterzogen werden.

günstigste Verhältniss zwischen dem Personen- und Frachtenverkehr stattgefunden hatte, so reihen sich die Bahnen in folgender Weise:

	Jahr	Percent-Antheile des	
		Personen-Verkehrs	Frachten-Verkehrs
1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1861	21.00	77.70
2. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Pardubitz-Reichenberg)	1861	23.21	70.58
3. Galizische Karl Ludwigbahn	1860	24.65	72.20
4. Nördliche Staatsbahn, ungarische Linien	1861	28.46	70.27
5. Südliche Staatsbahn, Wien-Triester Linie	1861	28.88	70.32
6. Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	1861	29.07	69.95
7. Nördliche Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	1860	29.31	69.31
8. Südliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	1861	32.79	66.67
9. Theissbahn	1861	37.89	59.78
10. Wien-Linz-Salzburg-Passau	1861	41.40	55.00
11. Nord- und Süd-Tiroler	1861	48.57	49.71
12. Venetianische Bahnen	1861	54.75	44.97

Hieraus ist zu ersehen, in welchem Verhältniss der locale Bahnverkehr zur totalen Brutto-Einnahme steht, und in wie weit der Personen- oder Frachten-Verkehr der einen oder andern Bahn einen dominirenden Einfluss hat, welcher Einfluss zugleich den Character der Bahnverkehrs-Verhältnisse markirt, nämlich ob der Localverkehr mehr dem Personen- oder dem Frachtenverkehr gehuldigt hat.

Die Percent-Antheile der sonstigen Erträgnisse, welche in der totalen Brutto-Einnahme einbezogen sind, werden hier nicht besonders hervorgehoben, und nachdem sie in Rubr. 22 ersichtlich, auf den Character des Localverkehrs selbst nicht den mindesten Einfluss haben, können die weiteren Betrachtungen hierüber füglich übergangen werden.

§. 9.

Vergleichung der Bahnen rücksichtlich ihres Verkehrs im Allgemeinen

Zur Vergleichung des Verkehrs der österreichischen Bahnen überhaupt wird es nicht unpassend sein, wenn man auch den Verkehr einer der hervorragenden deutschen Bahnen, der Köln-Mindener Bahn mit in Betrachtung nimmt.

Die Köln-Mindener Bahn sammt Zweigbahnen von 71.51 Meilen Länge, hatte im Jahre 1862 3,374.665 Personen und 80,828.413 Zentner, abzüglich der Dienstgüter oder Materialfrachten befördert und damit folgendes Ergebniss erzielt:

Brutto-Einnahme des Personen-Verkehrs, 1 Thl. = 1 fl. 50 kr. 2,492.185·77
„ „ „ Frachten-Verkehrs . . . . 7,369.851·39
Totale Brutto-Einnahme mit den sonstigen Erträgnissen zusammen . . . . 10,257.901·77 [1])
a) Hieraus entfällt auf die Bahnmeile reduzirt . . . . . 143.447·09
b) Bei 568.505 Zugsmeilen entfällt auf die Zugsmeile . . fl. 18·04.4
c) entfällt auf die Person . . . . „ 0·73.9

---

[1]) Zur Vergleichung mit den österreichischen Bahnen war es nothwendig, aus der im veröffentlichten Geschäftsbericht angegebenen Summe die eventuellen Zuschüsse des Staates zur Verzinsung des Anlagekapitals der Köln-Giessener Bahn, und andere zum unmittelbaren Eisenbahnbetriebe nicht gehörigen Einnahmsquellen auszuscheiden.

d) entfällt auf den Zentner . . . . fl. 0·09.12
e) „ „ die Passagiermeile . . . . „ 0·15.030
f) „ „ die Zentnermeile . . . . „ 0·01.102
g) Percent-Antheile des Personenverkehrs 24.29
h) „ „ des Frachtenverkehrs 71.84
i) „ „ der sonstigen Erträgnisse 3.87
k) ferner hat jede Person zurückgelegt . . . . 4.911 Meilen
l) und jeder Zentner „ . . . . 8.276 „

Vergleicht man die gleichnamigen Daten pro 1862, so findet man

ad *a)* per Bahnmeile:

bei der K. F. Nordbahn mit 82.5 Betriebsmeil.	fl. 189.847·47	also	mehr	fl. 46.400·38
„ „ nördlichen Staatsbahn 174.5 Btrbml.	„ 106.335·83	„	wenig.	„ 37.111·26
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn 47.5 Betriebsmeilen	„ 75.422·91	„	„	„ 68.024·18
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Pardubitz-Reichenberg. 27 Btrbml.	„ 38.488·12	„	„	„ 104.958·97
bei der Theissbahn 72.76 Betriebsmeilen . .	„ 37.450·39	„	„	„ 105.996·70
„ „ südlichen Staatsbahn 213.3 Btrbml.	„ 107.039·91	„	„	„ 36.407·18
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer 52.76 Betriebsmeilen	„ 100.007·80	„	„	„ 43.439·29

ad *b)* entfallen auf die Zugsmeile:

bei der Nordbahn	fl. 33·54.6	also	mehr	fl. 15·50.2
„ „ nördlichen Staatsbahn	„ 27·48.1	„	„	„ 9·43.7
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn . . .	„ 26·17.1	„	„	„ 8·12.7
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„ 15·02.6	also	wenig.	„ 3·01.8
„ „ Theissbahn	„ 24·37.1	„	mehr	„ 6·32.7
„ „ südlichen Staatsbahn	„ 24·56.8	„	„	„ 6·52.4
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer . .	„ 23·87.6	„	„	„ 5·83.2

ad *c)* entfallen auf die Person:

bei der K. F. Nordbahn	fl. 1·90.8	also	mehr	fl. 1·16.9
„ „ nördlichen Staatsbahn	„ 2·70.9	„	„	„ 1·97.0
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	„ 3·09.3	„	„	„ 2·35.6
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn .	„ 1·00.7	„	„	„ 0·26.8
„ „ Theissbahn	„ 2·73.8	„	„	„ 1·99.9
„ „ südlichen Staatsbahn	„ 1·37.4	„	„	„ 0·63.5
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„ 2·11.9	„	„	„ 1·38.0

ad *d)* entfallen auf den Zentner:

bei der K. F. Nordbahn	kr. 33.10	also	mehr	23.98
„ „ nördlichen Staatsbahn	„ 28.20	„	„	19.08
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	„ 51.90	„	„	42.66
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn . . .	„ 18.70	„	„	9.58
„ „ Theissbahn	„ 28.50	„	„	19.38
„ „ südlichen Staatsbahn	„ 35.25	„	„	26.12
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„ 31.57	„	„	22.45

ad *e)* entfallen auf die Passagiermeile:

bei der Nordbahn	kr.	19.040	also mehr	4.010
„ „ nördlichen Staatsbahn	„	24.552	„ „	9.522
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	„	30.010	„ „	14.980
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„	19.350	„ „	4.320
„ „ Theissbahn	„	21.050	„ „	6.020
„ „ südlichen Staatsbahn	„	11.627	„ wenig.	3.403
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„	26.660	„ mehr	11.630

ad *f)* entfallen auf die Zentnermeile:

bei der Nordbahn	kr.	1.787	also mehr	0.685
„ „ nördlichen Staatsbahn	„	1.671	„ „	0.569
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	„	2.246	„ „	1.144
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„	1.869	„ „	0.767
„ „ Theissbahn	„	1.883	„ „	0.781
„ „ südlichen Staatsbahn	„	1.718	„ „	0.616
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„	1.377	„ „	0.275

ad *g)* Percent-Antheile des Personen-Verkehrs von der totalen Brutto-Eiunahme:

bei der Nordbahn	23.77	also wenig.	0.52
„ „ nördlichen Staatsbahn	33.30	„ mehr	9.01
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	27.60	„ „	3.31
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	28.08	„ „	3.79
„ „ Theissbahn	42.23	„ „	17.94
„ „ südlichen Staatsbahn	34.90	„ „	10.61
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	44.16	„ „	19.87

ad *h)* Percent-Antheile des Frachteu-Verkehrs:

bei der Nordbahn	74.68	also mehr	2.84
„ „ nördlichen Staatsbahn	65.93	also wenig.	5.91
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	72.29	„ mehr	0.45
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	67.72	„ wenig.	4.12
„ „ Theissbahn	56.34	„ „	15.50
„ „ südlichen Staatsbahn	64.30	„ „	7.54
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	52.19	„ „	19.65

ad *k)* von einer Person ohne Unterschied der Wagenklasse durchschnittlich zurückgelegte Meilen:

bei der Nordbahn	Meilen	10.02	also mehr	5.11
„ „ nördlichen Staatsbahn	„	11.03	„ „	6.12
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	„	10.31	„ „	5.40
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„	5.20	„ „	0.29
„ „ Theissbahn	„	13.01	„ „	8.10
„ „ südlichen Staatsbahn	„	11.82	„ „	6.91
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„	8.13	„ „	3.22

ad *l)* von einem Zentner durchschnittlich zurückgelegte Meilen:

bei der Nordbahn	Meilen	18.55	also mehr	10.27
„ „ nördlichen Staatsbahn	„	16.86	„ „	8.58

bei der galizischen Karl Ludwigbahn	Meilen	23.03	also mehr	14.75
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn . .	„	10.03	„ „	1.75
„ „ Theissbahn	„	15.14	„ „	6.86
„ „ südlichen Staatsbahn	„	20.51	„ „	12.23
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	„	22.97	„ „	14.69

Ueberblickt man die vorstehenden Angaben, so wird man daraus ersehen, dass die Brutto-Einnahme per Bahnmeile der Köln-Mindener Bahn nur von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertroffen ist, sonst aber von keiner der österreichischen Bahnen erreicht wurde, was in dem namhaften Personen- und ungewöhnlich grossen Frachtenverkehr zu suchen ist, den die Köln-Mindener Bahn sammt Zweigbahnen zu bewältigen hatte. Die grösste Einnahme per Bahnmeile von den österreichischen Bahnen hatte die Nordbahn, und die kleinste Einnahme die Theissbahn und Pardubitz-Reichenberger Bahn.

In Betreff der Zugsmeilen aber ist zu entnehmen, dass mit Ausnahme der Pardubitz-Reichenberger Bahn alle österreichischen Bahnen eine grössere Einnahme per Zugsmeile erzielten, als die Köln-Mindener, was namentlich von der namhaften grösseren Anzal Zugsmeilen herrührt, welche die Köln-Mindener Bahn zur Bewältigung des Verkehrs gemacht hatte.

Bei dem Betrag, der im Durchschnitt von der Brutto-Einnahme auf eine Person entfällt, wird ersichtlich, dass die österreichischen Bahnen ohne Ausnahme sämmtlich eine bessere Einnahme erzielten, als die im Vergleich stehende Köln-Mindener Bahn; der Grund hievon ist die grössere Anzal Bahnmeilen, die von einer Person durchschnittlich befahren werden. Es lässt sich hieraus ferner schliessen, dass der namhafte Personen-Verkehr der Köln-Mindener Bahn von einer bedeutenden Bevölkerung und einem sehr bewegten Zwischenverkehr herrühren muss.

Die entfallende Brutto-Einnahme per Zentner bei den österreichischen Bahnen ist ebenfalls grösser, als sie bei der Köln-Mindener Bahn erzielt wurde, was ebenfalls damit erklärt werden kann, dass ein Zentner auf den österreichischen Bahnen mit Ausnahme der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gegenüber der Köln-Mindener Bahn mehr als die doppelte Meilenanzal zurückgelegt hatte. Unter diesen Umständen wird man zu dem Schlusse gedrängt, dass die Frachten-Einnahme auf der Köln-Mindener Bahn nur von einer grossen Localindustrie mit kurzen Reisen per Zentner herrühren kann. Die weiteren Vergleichungen der Passagiermeilen und Zentnermeilen der Köln-Mindener Bahn gegenüber den österreichischen Bahnen zeigen, dass bei den österreichischen Bahnen sowohl per Passagiermeile (mit Ausnahme der südlichen Staatsbahn) als per Zentnermeile grössere Einnahmen auf die genannten Einheiten entfallen.

Bei Vergleichung der Percent-Antheile des Personenverkehrs der Köln-Mindener Bahn gegen die österreichischen Bahnen, dann der letzteren unter sich, ersieht man, dass dieselben vom Gesammtverkehr zwischen 21 und 44 % schwanken, ferner dass die Köln-Mindener Bahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die günstigsten Verhältnisse haben. In Betreff der Percent-Antheile des Frachtenverkehrs vom Gesammtverkehr ist zu bemerken, dass dieselben zwischen 52—74 % schwanken.

Bei den Vergleichungen der von einer Person ohne Unterscheidung der Wagenklasse und von einem Zentner ohne Unterscheidung der Waarenklasse zurückgelegten Bahnmeilen wird ersichtlich, dass auf den österreichischen Bahnen von der

Person sowohl als von dem Zentner circa mehr als die doppelte Meilenanzal befahren wird, als eine Person oder ein Zentner auf der Köln-Mindener Bahn befahren hat.

Die oben angeführten statistischen Daten der auf die Einheit reduzirten Brutto-Einnahme geben bei dem Vergleich der Bahnen untereinander und gegenüber der Köln-Mindener Bahn zu mannigfaltigen interessanten Betrachtungen Anlass.

§. 10.

Betrachtungen der Brutto-Einnahmen gegenüber der Rentabilität

Aus dem Vorstehenden ist zu entnehmen, dass weder die reduzirten Brutto-Einnahmen per Bahnmeile, per Zugsmeile, noch jene der Percent-Antheile des Gesammtverkehrs solche verlässliche Functionen sind, welche zur Beurtheilung der Rentabilität ohne Bedeuken zu verwenden wären, da dieselben weder aus dem Kapitalsaufwand, noch aus den Wertpapieren hergeleitet wurden, welche bei der Rentabilitätsfrage allein massgebend sind.

Bei der Frage nun, welcher Wert der einen oder der andern Bahn beizumessen sei, wird es räthlich erscheinen, diesen von der Total-Regie und den allgemeinen Fondsauslagen unabhängig zu machen, und sich nur auf das Verhältniss zu beschränken, das zwischen der Brutto-Einnahme und dem Kapitalsaufwand besteht.

Diese Ermittlungsart dürfte bei der Rentabilitätsfrage in den meisten Fällen vollkommen ausreichend sein und gewährt ferner den wesentlichen Vortheil, dass diese Frage auch ohne vorliegenden Rechnungsabschluss annäherungsweise beantwortet werden kann, denn nach einer abgewickelten Jahresperiode, worüber die Gesammt-Ergebnisse und Schlussresultate vorliegen, hat die Beantwortung der Frage ohnehin keinen Wert mehr.

Es dürfte nicht unnütz erscheinen, den Standpunkt noch einmal zu besprechen, den der Kapitalsaufwand oder die gesellschaftlichen Fondssummen gegenüber der Brutto-Einnahme auf die Rentabilitätsfrage, einnehmen.

Der Kapitalsaufwand, den jedes Unternehmen für sämmtliche Bauherstellungen, Betriebs-Einrichtungen und Material-Vorräthen in Verwendung hat, kann gegenüber des Gesammtverkehrs und der totalen Brutto-Einnahme als eine selbstständige Grösse betrachtet werden, auf welche weder die Schwankungen des Verkehrs noch jene der Einnahmen überhaupt einen Einfluss nehmen können, seine Veränderungen entstehen nur durch Zuschreibungen von Mehrbauten oder neuen Anschaffungen und durch Abschreibungen von Entwertungen oder gänzlich wertlos gewordenen Gegenständen.

Die Wertpapiere oder Gesellschaftsfondssummen, welche die eigentlichen Repräsentanten des Kapitalsaufwandes vorstellen sollen, haben bei den meisten Bahnen nicht jene Unabhängigkeit, wie es der Kapitalsaufwand hat, namentlich rechtfertigt sich diese Behauptung bei jenen Bahn-Gesellschaften, welche noch andere Geschäfte von den ausgegebenen Wertpapieren zu decken haben, als das Eisenbahngeschäft, z. B. die nördliche und südliche Staatsbahn-Gesellschaft, die galizische Karl Ludwigbahn, welch letztere für die vom Staate gekaufte Strecke, nahe 14 Millionen Gulden, noch keine Wertpapiere bis zum Schluss 1862 ausgegeben hatte; endlich die Theissbahn, welche circa 10½ Millionen Wertpapiere emittirt aber noch nicht begeben hat, u. s. w. ohne erst die schwebenden Schulden zu berücksichtigen, welche bei der Beurtheilung nicht zu übersehen sind. Hieraus dürfte zu folgern sein, dass die Beurtheilung der Rentabilität einer Bahnunternehmung aus der Brutto-Einnahme in Percenten der

Wertpapiersumme bei Weitem nicht jene Verlässlichkeit gewähret, als es die Percente vom Kapitalsaufwand zu beantworten vermögen, welche Umstände mich daher geleitet haben bei Beantwortung der Rentabilitätsfrage aus der Brutto-Einnahme, nur den Kapitalsaufwand in Calcul zu nehmen.

In Rubrik 11 sind die Percente der Brutto-Einnahme vom Kapitalsaufwand während der fünfjährigen Periode von sämmtlichen Bahngesellschaften ersichtlich, diese Percente gewähren eine rasche Uebersicht der Brutto-Einnahmen gegenüber der in Verwendung stehenden oder der verwendeten Gesammtsummen ohne Berücksichtigung der Regie und der allgemeinen oder Fondsauslagen, welche bei vollständiger Beantwortung der Rentabilitätsfrage selbstverständlich in Abzug zu bringen sind.

§. 11.

Percente der Brutto-Einnahme vom Kapitalsaufwand.

Wie oben bemerkt, geben die Percente der Brutto-Einnahme vom Kapitalsaufwand einen raschen Ueberblick über die aus der Brutto-Einnahme zu erwartenden Betriebsresultate, wenn man dabei die hierauf Einfluss nehmenden Regieauslagen und allgemeinen Fondsausgaben ebenfalls in Percenten vom Kapitalsaufwand vorläufig unberücksichtigt lässt. Diesen Vorgang durch ein Beispiel erläutert und nur die Percentualien vom Jahre 1862 nach den erzielten Ergebnissen dazu genommen, ersieht man, dass die Brutto-Einnahmen in Percenten des Kapitalaufwandes in dem genannten Jahre folgende waren:

bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		19.70 %	[1])
„ „ nördlichen Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach		17.44 „	
„ „ „ „ Ungarische Linien		11.44 „	
„ „ „ „ Gesammtbahnen		13.37 „	
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn		9.43 „	
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		4.91 „	
„ „ Buschtěhrader Locomotivbahn		23.52 „	
„ „ Aussig-Teplitzer		10.67 „	
„ „ Brünn-Rossitzer		12.34 „	
„ „ Theissbahn		6.72 „	
„ „ Wien-Triester Linie	der südlichen Staatsbahn	—	[2])
„ „ Ungarischen „	der südlichen Staatsbahn	8.22 „	
„ „ Nord- und Südtiroler Linie	der südlichen Staatsbahn	6.80 „	
„ „ Venetianischen Linie	der südlichen Staatsbahn	9.42 „	
„ „ Gesammtbahnen	der südlichen Staatsbahn	14.90 „	
„ „ Fünfkirchen-Mohaczer		9.34 „	
„ „ Graz-Köflacher		13.72 „	
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer		6.00 „	

woraus ferner ersichtlich wird, dass von den grösseren Bahnen mit längeren Strecken die Nordbahn die grössten, die Theissbahn, Elisabeth-Westbahn, Süd-Nordtiroler und die Pardubitz-Reichenberger Bahn die kleinsten Percente der Brutto-Einnahme erreicht haben.

---

[1]) Der Unterschied dieser Zalen gegen jene in der Tabelle I. l. und I. r. ist in §. 14 aufgeklärt.

[2]) Nachdem die Ratenzalungen bisher noch nicht vollständig geleistet sind, so wird sich auch der Kapitals-Aufwand bei der Wien-Triester Linie noch vermehren, folglich diese Percent-Bestimmung bei der Vergleichung vernachlässigt werden musste.

§. 12.

Percente der Betriebs-Regie vom Kapitalsaufwand

In gleicher Weise wie die vorerwähnten Percentverhältnisse der Brutto-Einnahme vom Kapitalsaufwand in Rechnung genommen wurden, müssen auch die Percentverhältnisse der Totalregie vom Kapitalsaufwand diesen entgegen gehalten werden können.

Wie aus dem Tableaux I.ₗ und I.ᵣ ersichtlich ist, umfasst die totale Betriebsregie die Gesammtausgaben für die Central-, Betriebs- und Bahn-, dann Transport-Verwaltung, kurz sämmtliche Ausgaben, welche für den Zweck des Bahnbetriebes, zur Bewältigung des Verkehres nothwendig sind, und in Rubr. 33 erscheinen.

Zur Entgegenhaltung der in vorstehenden angeführten Percente der Brutto-Einnahmen werden gleichfalls auch die Percente der Regieausgaben vom Kapitalsaufwand vom Jahre 1862 ermittelt u. z. haben diese Regieausgaben

bei der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8.03	%
„ „	nördlichen Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	5.83	„
„ „	„ „ Ungarische Linien	5.26	„
„ „	„ „ Gesammt-Linien	5.48	„
„ „	galizischen Karl Ludwigbahn	4.67	„
„ „	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	3.07	„
„ „	Buschtěhrader Locomotivbahn	9.30	„
„ „	Aussig-Teplitzer	4.54	„
„ „	Brünn-Rossitzer	5.14	„
„ „	Theissbahn	3.75	„
„ „	Wien-Triester Linie der südlichen Staatsbahn	—	[1]
„ „	Ungarischen Linie der südlichen Staatsbahn	3.15	„
„ „	Nord- und Südtiroler Linie der südlichen Staatsbahn	—	[2]
„ „	Venetianischen Linie der südlichen Staatsbahn	3.67	„
„ „	Fünfkirchen-Mohaczer	3.70	„
„ „	Graz-Köflacher	5.90	„
„ „	Wien-Linz-Salzburg-Passauer	2.96	„

vom Kapitalsaufwand in dem verflossenen Jahre betragen.

Die Betrachtungen der Regieausgaben vom Kapitalsaufwand haben für die Beurtheilung der Brutto-Einnahme gegenüber der Rentabilitätsfrage einen besondern spezifischen Wert, der daher von diesem Standpunkte aus noch näher gewürdigt werden wird.

§. 13.

Percente der allgemeinen oder Fonds-Auslagen vom Kapitalsaufwand

Die allgemeinen und Fonds-Auslagen sind im Tableau II ersichtlich, es sind namentlich jene Auslagen, welche die Bahn-Gesellschaften für Steuern, Stempel und Abgaben, Tantième, Pensionsfondbeiträge, Amortisation- oder Annuitäten, Reservefond-

[1] Der ausgewiesene Kapitalsaufwand mit 59.1 Millionen Gulden ist für die ganze Triester Linie sammt den Zweigbahnen offenbar noch zu gering, er wird sich aber nach vollständig geleisteten Ratenzalungen und den Auslagen für Reconstruction noch namhaft vermehren, wesshalb dieser Kapitalsaufwand zur Procent-Ermittlung der Regie-Ausgaben nicht zu verwenden ist.

[2] Ist dieselbe Bemerkung wie bei der Wien-Triester Linie massgebend.

Beiträge, Zinsen der schwebenden Schulden, der Prioritäten oder anderer Anlehen, endlich an Zinsen für Actien zu bestreiten haben, und welche in der Rubr. 70 summirt erscheinen.

Werden diese in Rubr. 70 angegebenen Gesammt-Summen für die allgemeinen oder Fondsauslagen zur Entgegenhaltung der percentualen Brutto-Einnahme gleichfalls in Percenten des Kapitalsaufwandes ermittelt, und hiezu nur das Jahr 1862 hervorgehoben, so findet man dieselben

bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	mit	6.42 %
„ den Gesammtbahnen der nördlichen Staatsbahn	„	8.33 „
„ der galizischen Karl Ludwigbahn	„	3.21 „
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„	4.73 „
„ „ Buschtěhrader Bahn	„	9.30 „
„ „ Aussig-Teplitzer	„	6.55 „
„ „ Brünn-Rossitzer	„	6.39 „
„ „ Theissbahn	„	5.24 „
„ „ Fünfkirchen-Mohaczer	„	5.62 „
„ „ Graz-Köflacher	„	7.94 „
„ „ Kaiserin Elisabeth-Westbahn	„	6.76 „

Bei der nördlichen Staatsbahn beziehen sich die Fondsauslagen auf sämmtliche ausgegebene Wertpapiere. Nachdem in dem Kapitalsaufwand für die Eisenbahnen diejenigen Summen, welche in andern Geschäften verwendet werden, nicht eingerechnet werden konnten, so folgt daraus, dass die Percente dieser Fondsauslagen vom Kapitalsaufwand zu hoch erscheinen müssen.

§. 14.

Entgegenstellung der Brutto-Einnahme der Betriebs-Regie und der allgem. Fonds-Auslagen dem Kapitalsaufwand.

Werden die in den vorstehenden §. 11, 12 und 13 entwickelten Percente vom Kapitalsaufwand gegenüber verglichen, so wird der Netto-Ertrag oder Dividendenüberschuss erhalten, wie aus folgender Tabelle zu ersehen ist.

	Percentual-Antheile vom Kapitals-Aufwand					Verhältniss des Kapitals-Aufwandes zur Actien-Summe	wirklich ausgezahlte Super-Dividende
	der Brutto-Einnahme	der Betriebs-Regie-Ausgaben	der allgemeinen Fonds-Auslagen	der Summe aller Auslagen	Resultirende des Netto-Ertrages		
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	19.79 [1])	8.03	6.42	14.45	+ 5.34	1.33	8%
Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Linien	13.57	5.43	7.13 [2])	12.56	+ 1.01	1.47	0
Galizische Karl Ludwigbahn	9.43	4.47	3.21 [3])	7.68	+ 1.75	1.91	2½%
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4.94	3.07	4.73	7.80	— 2.86	1.24	. . .
Buschtěhrader Bahn [4])	25.28	11.60	9.30	20.90	+ 4.38	1.15	4.03
Aussig-Teplitzer	10.67	4.53	6.55	11.08	— 0.41	1.06	0
Brünn-Rossitzer	12.34	5.14	6.39	11.53	+ 0.81	. . . .	1
Theissbahn	6.72	3.75	5.24	8.99	— 2.27	2.09	. . . .
Fünfkirchen-Mohaczer	9.56	3.70	5.62	9.32	+ 0.24	1.00	0
Graz-Köflacher	13.72	5.96	7.94	13.90	— 0.18	. . . .	0
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	7.46	3.58	5.70 [5])	9.28	— 1.82	2.57	. . . .

---

[1]) Bei den Percentual-Bestimmungen wurde der Kapitalsaufwand von fl. 78,871.514·28 um den pro 1862 für die Oderberger Grenzflügelbahn angeführten aus Versehen ausser Acht gelassenen Betrag von

§. 15.

Die Brutto-Einnahme zur Beurtheilung der Rentabilitätsfähigkeit innerhalb der laufenden Jahresperiode.

Eine möglichst richtige und rasche Beantwortung der Rentabilitätsfähigkeit einer Bahn ist für den Actienbesitzer, dann für den Käufer und Verkäufer von der grössten Wichtigkeit, insbesondere, wenn man dieselbe innerhalb des laufenden Jahres zu ermitteln im Stande, und nicht erst genöthigt ist, die Rechenschafts-Berichte der verflossenen Jahre zu studieren. Für den Börsespeculanten ist diese Art der Ermittlung in der Regel untergeordnet, da auf den Börsecours oft ganz andere Ursachen und Einflüsse einwirken, welche das Fallen oder Steigen der Bahnpapiere verursachen, unbekümmert darum, ob die vergleichende Brutto-Einnahme, nämlich die Basis der Rente, continuirlich gestiegen oder gesunken sei. Mit den jungen Bahnen wird in der Regel am vertraulichsten und liebsten gespielt, da sich mit grösserer Leichtigkeit höhere Täuschungen erzielen lassen. Bei länger im Betriebe stehenden Bahnen, deren Rentabilitätsfähigkeit mehrjährig erprobt ist, laufen die Schwankungen der Börsecourse in der Regel mit der Rentabilität parallel. Da es sich in der vorliegenden vergleichenden Statistik am wenigsten darum handelt, was die Börse macht, und wie sie es macht, so komme ich zur Frage wieder zurück, in welcher Weise die Rentabilitätsfähigkeit einer Bahn am richtigsten und zugleich rasch ermittelt werden kann.

In §. 10 ist angedeutet worden, dass man bei Beantwortung dieser Frage genöthigt sei, von der totalen Betriebs-Regie und den allgemeinen Fondsauslagen abzusehen und dabei nur die Brutto-Einnahme und den Kapitalsaufwand in Rechnung zu nehmen, d. h. nur die Percent-Verhältnisse zu suchen hat, in welchen die Brutto-Einnahme zum Kapitalsaufwande steht.

Aus der Rubr. 11 sind die Durchschnitts-Percente der Brutto-Einnahme vom Kapitalsaufwand entnommen, die übrigen Percentantheile der Total-Regie und allgemeinen Fondsauslagen wurden ermittelt und hieraus die Netto-Erträgnisse gefunden. Die ebengenannten Rubriken dienen sonach zur Beantwortung der Frage, wie viel Percent vom Kapitalsaufwand eine Bahn über alle Regie und Fondsauslagen als Dividenden-Ergebniss hatte. Das + Zeichen bedeutet den Ueberschuss, das — Zeichen den Abgang oder Verlust.

Diese Ermittlungsart aus vorausgegangenen Jahren, worüber die gesammten Betriebsergebnisse vorliegen, dient namentlich dazu, um die Rentabilitätsfähigkeit einer

---

fl. 283.819·34 vermehrt, daher bei der Percent-Ermittlung der Kapitalsaufwand mit fl. 79,155.333·62 berichtiget und in Rechnung genommen wurde.

Die ausbezalte Superdividende von 8% gegenüber der resultirenden 5.31% rührt einestheils von dem Ueberschuss aus den Bergbauen und dem Uebertrag aus den früheren Betriebsjahren her, namentlich aber daher, dass nur die Actien Dividenden erhalten.

[2]) In dieser Beziehung wurden die 5%igen Zinsen der im §. 5 ausgewiesenen 38.4 Millionen für Bergbaue, Domänen etc. ausgeschieden; daher statt 8.32% nur 7.13% eingesetzt.

[3]) Würde die Schuld an die Staatsverwaltung von fl. 13,849.344·10 zu verzinsen sein, so würden sich die Percente der allgemeinen Auslagen von 3.21% auf 5.05% erhöhen. Die Differenz von den resultirenden 1.75% gegenüber der ausbezahlten $2^1/_2$% rührt von dem Umstande, dass die Bahn-Gesellschaft die Dividende nur für fl. 21 Millionen Actien zu vertheilen hatte.

[4]) Die hier angegebenen Percente beziehen sich auf die Gesammt-Bahnen. Die namhaften Percente der allgemeinen Fonds-Auslagen sind durch die wesentlichen Summen, welche dem Reservefond und dem Amortisationsconto zugeschrieben wurden, entstanden.

[5]) Die in den Rubriken Nr. 67, 68, 69 ausgewiesenen und in den Protocollen angegebenen Zinsen erstrecken sich nicht auf ein volles Jahr, daher bei Berücksichtigung derselben für ein volles Jahr sich die Percente der allgemeinen Fonds-Auslagen auf 5.76% erhöhen.

Bahn im laufenden Jahre zu finden, wobei noch zu beachten ist, dass die Netto-Ueberschüsse einer Bahn nur auf die Actien und nicht auf die Prioritäten oder andere Anlehen vertheilt werden, daher eine Verhältnisszal, Rubr. *g)*, zwischen dem Kapitalsaufwand und den Actien-Summen beizufügen war, welche mit dem Netto-Erträgniss, Rubr. *f)*, zu multipliziren ist, um diejenigen Percente zu geben, welche eine Bahn als Superdividende auszuzalen im Stande sein wird. Aus den vorstehenden Durchschnittszalen, Rubr. *f)*, ersieht man, welche Bahnen eine Dividende ausgezalt haben, oder auszuzalen im Stande gewesen wären.

In nachfolgender Tabelle sind die gedachten Percent-Antheile aufgezeichnet, und zwar hatte die

	Durchschnitt aus Jahren	Percent-Antheile vom Kapitals-Aufwand					Verhältniss des Kapital-Aufwandes zur Actien-Summe pro 1862
		der Brutto-Einnahme	der Total-Regie	der allgemeinen Auslagen	Zusammen	des Netto-Ertrages	
	a	b	c	d	e	f	g
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	20.50	8.13	6.15	14.28	+ 6.31	1.35
Nördliche Staatsbahn	5	14.04	5.68	7.86	13.54	+ 0.50	1.47
Galizische Karl Ludwigbahn	5	7.35	3.55	1.79	5.34	+ 2.01	1.81
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	4.38	2.41	4.95	7.36	— 2.98	1.34
Buschtěhrader Eisenbahn	5	23.40	10.61	8.59	19.10	+ 4.21	1.15
Aussig-Teplitzer	5	7.10	3.42	4.20	7.62	— 0.22	1.08
Brünn-Rossitzer	5	9.92	3.92	5.28	9.20	+ 0.72	....
Theissbahn	5	6.66	3.40	4.74	8.04	— 1.38	2.00
Fünfkirchen-Moharzer	5	8.35	2.43	4.81	7.24	+ 1.11	1
Graz-Köflacher	4	9.03	5.81	3.67	9.48	— 0.45	....
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	4	5.81	2.18	4.73	7.21	— 1.40	2.37

Die in derselben Rubrik *f)* mit dem — (minus) Zeichen angeführten Zalen geben die Percent-Antheile des Abganges an, den diejenigen Bahnen haben, wenn sie ihre Zinsen und allgemeinen Fondsauslagen aus der Brutto-Einnahme bestreiten sollten. Die in Rubr *g)* angeführten Verhältnisse können bei denjenigen Bahnen, welche einen Abgang haben, keine Anwendung finden, obgleich diese Verhältnisszal zwischen Kapitalsaufwand und Actiensumme bei allen Bahnen beigesetzt wurde.

Nach diesen Aufklärungen wird man den Vorgang entnehmen, welcher zu beobachten ist, wenn von einer Bahn der Kapitalsaufwand und die Brutto-Einnahme eines gewissen Zeitabschnittes des laufenden Jahres bekannt sind, um die Rentabilitätsfähigkeit einer Bahn annäherungsweise zu beurtheilen.

Ein Beispiel soll das Vorstehende erläutern:

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bis Ende September 1863 eine Brutto-Einnahme erreicht von fl. 10,988.813·32, wozu noch jene besonderen Erträgnisse hinzuzurechnen sind, welche nicht veröffentlicht, und erst mit Jahresschluss bekannt werden, die circa 1.85 % von der Brutto-Einnahme des vollen Jahres betragen, daher auf ¾ Jahre 1.39 %, somit auf obige erzielte Brutto-Einnahme angewendet fl. 152.744·50 entsprechen, oder mit andern Worten, es kann die gesammte Brutto-Einnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Ende September 1863 mit circa fl. 11,141.560·00 in Rechnungscalcül genommen werden. Hieraus ergibt sich, dass die Nordbahn mit Jahresschluss eine Total-Brutto-Einnahme von fl. 14,855.411·00 erreichen wird, welche Einnahme vom Kapitalsaufwand pr. 79,155.333·62 nahe 18.77 % beträgt; werden hievon die durchschnittlichen Percent-Antheile der Regie und der

allgemeinen Fondsauslagen mit 14.[illegible] % in Abzug gebracht, so verbleibt zum Netto-Erträgniss 4.39 %, und diese mit der in Rubr. *g)* angegebenen Verhältuisszal zwischen Actien-Summe uud Kapitalsaufwand von 1.35 multiplizirt, gibt circa 6 %, d. h., die Nordbahn wird für das Jahr 1863 kaum mehr als 11 % sammt den laufenden Zinseu als Total-Ergebniss erreichen, welches circa fl 110 pr. Actie Erträgniss gäbe. Dieses Erträgniss repräsentirt nach dem Börsecours der Nordbahn vom 30. September l. J. mit fl. 1.650 eine 6⅔ % Kapitalsverzinsung.

Zur Begründung der vorstehenden Bestimmuugsart soll das verflossene Jahr 1862 in gleicher Weise behandelt werden. Aus §. 14 wird entnommen, dass das resultirende Netto-Erträgniss der Nordbahu 5.34 % vom Kapitalsaufwand betrug. Werden diese Percente mit der Verhältnisszal zwischen der Actieu-Summe pr. fl. 55,908.917·50 und dem Kapitalsaufwand von fl. 79,155.333·62, d. i. 1.416 multiplizirt, so ergibt sich ein Nettoüberschuss mit 7.56 %. Nachdem die Nordbahn hiezu noch fl. 248.393·40 als Uebertrag von früheren Betriebsjahren verwendete, welche auf die obigen fl. 55,908.917·50 Actien vertheilt 0.44 % resultiren, so ergibt sich die wirklich ausbezalte 8 % ige Superdividende.

Werden die bis Ende September 1863 erzielten Einnahmen von andern Bahnen in gleicher Weise calculirt, so ergeben sich mit Schluss 1863 folgende Wahrscheiulichkeits-Resultate, u. z. bei der

	Netto-Ertrag in Percent vom Kapitals-Aufwand	Entspricht einer Verzinsung des Actien-Kapitales	Netto-Ertrag in Percent vom Kapitals-Aufwand	Entspräche einer Verzinsung des Actien-Kapitales
	1862		1863	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	+ 5.34	13	+ 4.39	11
Nördlichen Staatsbahn [1]	+ 1.01	5	— 1.11	5
Galizischen Karl Ludwigbahn [2]	+ 1.75	7½	— 0.79	5
Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	— 2.86	....	— 3.05	....
Aussig-Teplitzer	— 0.15	6	+ 1.01	7½
Theissbahn	— 2.27	....	— 3.27	....
Fünfkirchen-Mohaczer	+ 0.24	5	— 1.13	5
Graz-Köflacher	— 0.18	5	— 1.74	....
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	— 1.82	....	— 2.28	....

§. 16.

Gewöhnliche Bestimmung der Rentabilitäts-fähigkeit einer Bahn aus der Brutto Einnahme.

Aus dem Vorstehendeu ist zu entnehmen, dass die Brutto-Einnahmen bei Eisenbahnen mehrfachen kritischen Beleuchtungen uud mannigfaltigen speculativen Betrachtungen unterzogen werden können; ferner wird man bemerken, dass die Entgegenhaltuug des Kapitalsaufwandes, nämlich die Percentual-Bestimmung der Brutto-Einnahmen vom Kapitalsaufwande die einfachste und befriedigendste Methode ist, wenn es sich bei einer Bahn um die Frage handelt, welcher Wert der Brutto-Einnahme in Bezug ihrer Rentabilitätsfähigkeit beizulegeu sei.

---

[1]) Bei Berechnung dieser Zalen wurden in die allgemeinen Auslagen die 5%igen Zinsen der auf andere Zwecke verwendeten 38.4 Millionen nicht einbezogen.

[2]) Im Jahre 1862 ist die Schuld an den Staat von 13 Millionen nicht verzinst worden, während pro 1863 die 5%igen Zinsen dieser Summe in den Calcul genommen wurden.

Bisher hat man sich zur Lösung dieser Frage der einfachsten Mittel bedient, indem man die monatlichen Brutto-Einnahmen gleicher Zeiträume von allen andern Einflüssen unabhängig untereinander in Vergleich genommen, und glaubte, wenn die Brutto-Einnahme in den Monaten a, b, c, u. s. w. des l. J. continuirlich gegenüber der gleichnamigen Monate des vorhergegangenen Jahres gestiegen oder gefallen ist, dass auch die Rente, somit der Wert der Bahn gestiegen oder gefallen sein muss. Bei jenen Bahnen, welche bereits rentabilitätsfähig waren, ist der gezogene Schluss oberflächlich allgemein richtig, aber welche Vermehrung oder Verminderung der Rente hieraus hervorgeht, ist daraus in nichts zu entnehmen, da man aus diesem Rechenexempel nichts anderes erfahren kann, als dass die Brutto-Einnahme zu- oder abgenommen hat, jede andere Ableitung hieraus bleibt Vermuthung.

Bei jenen Bahnen aber, die überhaupt noch nicht rentabilitätsfähig waren, gibt diese Untersuchung oder dieses Rechenexempel keinen andern Aufschluss, als dass die Brutto-Einnahme zu- oder abgenommen hatte: ob die Zunahme so viel betrug, dass die Bahn in die Reihe der rentabilitätsfähigen Bahnen eintreten wird, ist damit nicht zu ergründen, daher das Untersuchungsresultat wertlos ist, oder zur Täuschung Veranlassung geben kann.

§. 17.

Betrachtungen der Zinsen von den Wertpapieren in Percenten des Kapitals-Aufwandes und der Brutto-Einnahme

Die Zinsenzalungen von den Wertpapieren sind der vornehmste Zweck des Bahn-Betriebes. Die Entgegenhaltung derselben in Percenten vom Kapitalsaufwande und insbesondere in Percenten von der Brutto-Einnahme wird zu mannigfaltigen Betrachtungen Anlass geben. Aus nachstehender Tabelle ist zu ersehen, wie gross die Zinsen der Wertpapiere allein ohne Amortisation und Annuitäten in dem Jahre 1862 gewesen sind.

	Zinsen-Summen der Actien und Prioritäten ohne Amortisation und Annuitäten		In Percent vom Kapitals-Aufwand	In Percent von der Brutto-Einnahme
	fl.	kr.		
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	3,856.364	56	4.87	24.63
Nördliche Staatsbahn, Gesammtlinien [1])	9,487.711	36	7.33	53.20
Galizische Karl Ludwigbahn [2])	1,019.739	18	2.67	28.17
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Pardubitz-Reichenberg) [3])	773.930	—	3.65	74.17
Buschtěhrader Bahn [4])	123.637	50	4.20	17.32
Aussig-Teplitzer	171.622	52	5.19	48.58
Brünn-Rossitzer	118.742	59	4.80	37.12
Theissbahn	2,083.846	93	4.88	72.47
Südliche Staatsbahn [5])	13,178.752	67	5.04	46.90
Fünfkirchen-Mohaczer	326.861	17	4.77	49.81
Graz-Köflach	169.815	55	6.22	45.32
Kaiserin Elisabeth-Westbahn [6])	3,660.816	73	4.54	60.71

[1]) Diese Zinsensumme ist durch die Zinsen der im §. 5 angeführten 38.4 Millionen, welche zu anderen Zwecken verwendet wurden, namhaft vermehrt.

[2]) Nachdem die Schuld an den Staat mit fl. 13,849.334 10 unverzinslich ist, so wird hieraus die kleine

Die vorstehenden Percente von der Brutto-Einnahme machen ersichtlich, dass die Nordbahn und die kurze Buschtěhrader Bahn das günstigste Verhältniss zwischen Einnahme und Zinsenlast haben; ein auffallender Gegensatz ist die Pardubitz-Reichenberger, die Theissbahn und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, bei welchen von der Brutto-Einnahme nahe 74½, 72½, und 60⅔ % zur Deckung der Zinsen nothwendig waren.

Aus den Zinsen-Percent-Verhältnissen von der Brutto-Einnahme lässt sich ferner ersehen, ob die Brutto-Einnahme genügend ist, dass sie nebst der Betriebs-Regie und den übrigen allgemeinen Auslagen auch die Zinsen der Wertpapiere decken kann.

§. 18.

Summarische Uebersicht des Verkehrs und der Brutto-Einnahmen der österr. Bahnen.

Bei Betrachtung der Verkehrs-Ergebnisse und der summarischen Brutto-Einnahmen der 752.29 Meilen langen österreichischen Bahnen überhaupt, wird man aus dem Tableaux I. ersehen; dass

auf den 451.69 Betriebsmeilen am linken Donauufer befördert wurden:

5,781.553 Personen, 118,195.765 Ztr. Frachten, erzielte Einnahme fl. 44,120.629·23

auf den 300.60 Betriebsmeilen am rechten Donauufer:

7,125.830 Personen, 58,941.797 Ztr. Frachten, erzielte Einnahme: fl. 29,892.370·43

und auf den gesammten österreichischen Bahnen von 752.29 Betriebsmeilen befördert wurden: 12,907.383 Personen, 177,137.562 Ztr. Frachten, erzielte Einnahme . . . . fl. 74,012.999·66

Diese Verkehrs-Ergebnisse führen zunächst zu der Frage, in welchem Verhältnisse dieselben zur Bevölkerung und dem Flächeninhalt der Länder stehen.

Zinsensumme erklärbar; wäre diese Summe zu verzinsen, so würden fl. 1,712.205·88 Zinsen, d. i. 4.10% vom Kapitalsaufwand und 47.79% von der Brutto-Einnahme entfallen.

[3]) Die geringen Percente vom Kapitalsaufwand mit 3.68% lassen sich dahin erklären, dass die Actien nur mit 4.286%, die Prioritäten aber mit 5% verzinst werden, und nachdem das Lotterie-Anlehen keine Verzinsung erhält, sondern durch Annuitäten berücksichtiget wird, so werden obige 3.68% gerechtfertiget erscheinen.

[4]) Die geringe Zinsensumme entstand dadurch, dass die Buschtěhrader Bahn bereits für den Betrag von fl. 64.575·00 Actien und Prioritäten amortisirt, und grosse Summen aus dem Reservefond zu Bau-Vervollständigungen verwendet hatte.

[5]) Hierin sind die Zinsen der lombardisch- und central-italienischen Bahnen einbezogen. Als Kapitalsaufwand ist nebst der angegebenen Summe von . . . . fl. 154,252.446·68
noch die Kostensumme der lombardisch- und central-italienischen Bahnen hinzurechnen mit . . fl. 80,993.375·00
somit der Kapitalsaufwand von . . . . fl. 235.245.821·68
bei Bestimmung der Percente in Rechnung zu nehmen.

Um die Zinsen in Percenten der Brutto-Einnahme darzustellen, ist gleichfalls
die Brutto-Einnahme der österreichischen Südlichen Staatsbahn . . . . fl. 22.831.612·56
" " " " lombardischen Bahnen . . . . fl. 3.378.624·00
" " " " central-italienischen Bahnen . . . . fl. 1,895.309·00
Zusammen mit fl. 28,105.545·56
in Rechnung zu nehmen.

[6]) Hier ist gleichfalls zu bemerken, dass die Zinsen auf ein volles Jahr reduzirt sind, was darum angeführt wird, weil der Rechenschafts-Bericht pro 1862 die 5%igen Zinsen nicht für ein volles Jahr aufgenommen enthält.

Werden diejenigen Länder ausgeschieden, welche noch nicht von Eisenbahnen durchzogen sind, so ergibt sich folgende tabellarische Uebersicht:

	□Meilen	Bevölkerung	Relative per □Meile	Längen der Bahnen	Entfallende Bahnlänge auf 1 □Meile
Oesterreich unter der Enns	360	1,681.697	4.669	65.5	0.182
Oesterreich ober der Enns	218	707.450	3.246	36.8	0.169
Salzburg	130	146.769	1.127	5.5	0.042
Steiermark	408	1,056.773	2.590	65.5	0.161
Kärnten	188	332.456	1.764	9.0	0.049
Krain	182	451.941	2.491	20.0	0.110
Görz, Gradiska, Istrien und Triest	145	524.906	3.620	12.0	0.083
Venedig	456	2,444.952	5.355	47.5	0.104
Tirol	523	851.016	1.627	23.5	0.045
Böhmen	944	4,705.525	4.985	116.5	0.123
Mähren und Schlesien	497	2,311.006	4.650	77.7	0.155
Galizien	1.423	4,597.470	3.232	61.0	0.043
Ungarn	3.265	8,125.785	2.489	209.5	0.064
Wojwodina und Banat	545	1,540.049	2.827	35.0	0.064
Kroatien und Slavonien	333	865.009	2.599	10.0	0.030
Summe	9.617	30,342.804	3.155	795.0	0.083

Die übrigen Länder, welche sich noch keiner Eisenbahnen erfreuen können, sind:

	□ Mln.	Bevölkerung	pr. □Ml.
Bukowina	189	456.920	2.410
Siebenbürgen	1.102	2,172.748	1.971
Militärgrenze	609	1,064.922	1.747
Dalmatien	232	404.499	1.740
Summe	2.132	4,041.089	1.895

Hieraus ist zu ersehen, dass auf eine Quadratmeile aus dem Personen-Verkehr nur 1.342 Personen, aus dem Frachten-Verkehr nur 12.290 Zentner, und von der Brutto-Einnahme nur fl. 7.696·06 entfallen. Wird der Verkehr mit der Gesammt-Bevölkerung verglichen, so ergibt sich, dass die Anzal der Reisenden nicht mehr als 42.5% von jener betragen hat, und dass von einer Person der Gesammt-Bevölkerung nicht mehr als 5.836 Zentner zur Beförderung übergeben wurden.

§. 19.

Der Verkehr überhaupt, seine Zu- und Abnahme in den letzten fünf Jahren mit den Durchschnittszahlen.

In dem Tableaux I. 1 und I. r Rubr. 6 bis 22 ist der Personen- und Frachten-Verkehr per Jahr summarisch und übersichtlich enthalten. Im Allgemeinen ist zu entnehmen, dass der Personen-Verkehr vom Jahre 1859 bei den grossen Verkehrsbahnen, welche für den Kriegsschauplatz in Italien dienstbar sein mussten, als die südliche Staatsbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die nördliche Staatsbahn und endlich die Theissbahn die andern Jahre wesentlich überragte, und mit Ausserachtlassung des Ausnahmszustandes vom Jahre 1859 der Personen-Verkehr innerhalb der in Betrachtung stehenden fünf Jahre nicht unwesentlich zu- oder abgenommen habe, und zwar

	Aus Jahren	Zu- oder Abnahme des Verkehres		Durchschnitt	
		Personen	Einnahme	der Personen-Anzahl	der Einnahme
Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn .	4	+ 146.953	598.740·65	1,851.702	3,432.512·93
Nördl. Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	4	+ 3.664	335.316·87	1.060.478	2,657.689·87
„ „ ungarische Linien . .	4	— 107.254	372.707·58	1,233.697	3,373.540·51
„ „ Gesammtbahnen . . .	4	— 103.190	706.024·45	2,362.352	6,031.230·38
Galizische Karl Ludwigbahn [1])	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [2]) .	3	+ 54.261	31.190·12	292.253	271.268·56
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	+ 33.648	10.395·29	46.794	16.512·14
Aussig-Teplitzer	4	+ 13.528	19.180·79	155.711	77.259·91
Brünn-Rossitzer	5	+ 5.017	1.473·42	50.656	21.925·58
Theissbahn	3	— 78.517	93.550·49	485.366	1,220.437·04
Südliche Staatsbahn, Wien-Triest . . .	3	+ 85.027	326.142·36	3,124.869	4,361.884·66
„ „ Nord- und Südtiroler	3	— 80.843	5.554·74	570.471	539.598·48
„ „ Gesammtbahnen [3])	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Fünfkirchen-Mohaczer	4	+ 15.407	20.189·23	38.372	38.313·81
Graz-Köflacher	2	+ 14.383	6.275·65	112.829	64.204·19
Kaiserin Elisabeth-Westbahn [4])	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .

Bei dem Frachten-Verkehr hat das Jahr 1859 keinen so überwiegenden Einfluss genommen, dass dasselbe nicht auch von diesem Jahre mit in Vergleich genommen werden könnte.

	Aus Jahren	Zunahme des Verkehrs		Durchschnitt	
		Frachten	Betrag	der Frachten	der Beträge
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	11.034.431	2,937.894·01	31.486.516	11,007.233·96
Nördl. Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenb.	5	7.495.428	1,041.503·56	27,997.945	5,578.981·71
„ „ ungarische Linien .	5	7,694.828	1,647.294·56	22.065.313	6,598·476·90
„ „ Gesammtbahnen . .	5	15,190.256	2,688.798·12	40,063.258	12,175.458·61
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	3	985.031	92.088·42	3,476.844	672.982·25
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	4.954.236	186.459·57	8,180.869	459.037·97
Aussig-Teplitzer	4	3,876.901	135.762·82	5,524.959	174.051·24
Brünn-Rossitzer	5	407.666	65.549·47	2,499.098	251.412·20
Theissbahn	4	1.607.784	537.132·24	5,776.349	1.602.499·47
Südliche Staatsbahn, Wien-Triest . . .	3	8.407.709	1,547.633·08	22.569.539	9,823.284·19
„ „ ungarische Linien .	2	861.837	132.690·71	1,836.112	2,427.162·63
„ „ Nord- u. Süd-Tiroler	3	477.616	50.652·11	2.474.725	506.212·31
Fünfkirchen-Mohaczer	4	698.368	77.899·74	3,198.398	585.233·50
Graz-Köflacher	2	534.017	42.623·57	2,496.064	280.044·88

Diejenigen Bahnstrecken, welche hier nicht in die Vergleichung einbezogen wurden, konnten aus denselben Ursachen wie beim Personen-Verkehr nicht aufgenommen werden.

---

[1]) Erscheint erst im Jahre 1862 in ihrer ganzen Länge von 47.5 Meilen im Verkehr und kann daher nicht in Vergleich gesetzt werden.

[2]) Wird das Jahr 1858 und 1859 ausgeschlossen.

[3]) Kann nicht in Vergleichung genommen werden, weil die ungarischen, lombardischen und venetianischen Linien einbezogen sind.

[4]) Ist erst im Jahre 1862 in der ganzen Bahnlänge dem Verkehr übergeben worden.

Aus der totalen Brutto-Einnahme incl. der sonstigen Erträgnisse, Rubrik 10, dann den Percentual-Verhältnissen der Brutto-Einnahme zum Kapitalsaufwand, Rubrik 11 wird Folgendes zu entnehmen sein:

	Aus Jahren	Zunahme		Durchschnittliche Einnahme	
		Betrag	% vom Kapitals-Aufwand	Betrag	% vom Kapitals-Aufwand
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	3,717.316·30	1.47	14,991.734·60	20.60
Nördliche Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	5	1,454.147·03	5.17	8,416.415·48	17.56
„ „ ungarische Linien	5	2,009.107·54	1.25	10,293.419·28	12.05
„ „ Gesammtbahnen	5	3,463.254·57	1.87	18,709.834·76	14.04
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3	152.146·53	0.79	974.365·09	4.73
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	188.533·88	7.09	496.124·56	22.50
Aussig-Teplitzer	4	177.336·27	5.36	275.650·49	8.47
Brünn-Rossitzer	5	70.577·77	3.45	275.096·61	9.02
Theissbahn	4	564.062·05	0.61	2,868.338·41	6.90
Südliche Staatsbahn, Wien, Triest	3	1,767.962·48	....	14,306.748·69	...
„ „ ungarische Linien	2	351.126·29	....	3, 138.594·90	8.34
„ „ Nord- und Süd-Tiroler	3	65.073·76	....	1,057.644·64	....
Fünfkirchen-Mohaczer	4	97.484·57	1.21	585.233·50	9.73
Graz-Köflacher	2	51.604·99	0.54	348.935·71	13.45

Fasst man das Ganze zusammen, und wollte man sich Rechenschaft geben über die Zunahme des Verkehrs in der Richtung, dass man die Frage beantwortet, welche Summen der Brutto-Einnahmen sind bei jenen Bahnen erforderlich, die bisher nicht im Stande waren, ihre Zinsen vollzälig zu berichtigen, und diese Frage durch das Percent vom Kapitalsaufwand zu lösen sucht, so findet man, dass

die nördliche Staatsbahn vom Kapitalsaufwand . . 14.34 %
„ galizische Karl Ludwigbahn . . . . 9.64 „
„ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 14.03 „
„ Theissbahn . . . . 11.31 „
und die Elisabeth-Westbahn . . . . 11.23 „

als Brutto-Einnahme pr. Jahr benöthigen.

§. 20.

Durchschnittliche Vergleichung des Verkehrs auf die Einheit der Bahnmeile, der Zugsmeile etc. etc. aus mehreren Betriebsjahren.

Die Reduction der Brutto-Einnahme auf die Bahnmeile — auf die Zugsmeile — auf die Person — auf den Zollzentner — auf die Passagiermeile und auf die Zentnermeile sind in den Tableaux I. ι und I. r, Rubrik 14—19 von jedem Betriebsjahr ersichtlich, woraus man deutlich nach Massgabe der erzielten Betriebs-Ergebnisse die Schwankungen in den Einheiten ersehen wird, so zwar, dass eine besondere Erörterung hierüber nur eine Wiederholung wäre.

Zur Uebersicht dürfte es nicht uninteressant sein, die mehrjährigen Durchschnittszalen der angeführten Betriebseinheiten aufzuzälen.

	Aus Jahren	Aus der Brutto-Einnahme entfallen auf					
		die Bahnmeile	die Zugsmeile	die Person	den Zoll-Zentner	die Passagier-Meile	die Zentner-Meile
		fl.	fl.	fl.	kr.	kr.	kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	181.717·99	35·68.7	1·87.6	35.1	18.419	1.905
Nördliche Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	5	135.796·23	30·68.1	2·49.0	31.3	22.810	1.401
„ „ ungarische Linien	5	93.161·88	30·70.3	2·64.7	30.1	21.055	1.508
„ „ Gesammtbahnen	5	108.477·65	30·60.5	2·50.7	30.6	21.713	1.573
Galizische Karl-Ludwigbahn	4	75.042·63	27.80.8	2·27.2	39.4	23.330	2.053
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	5	34.827·41	13·43.6	0·97.2	19.4	19.973	2.135
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	141.749·85	52·45.5	0·35.3	5.9	14.060	2.482
Aussig-Teplitzer	4	91.883·50	33·58.7	0·49.5	3.1	21.207	. . .
Brünn-Rossitzer	5	85.393·42	52.18.9	0·43.3	10.0	15.956	3.354
Theissbahn	5	40.659·13	25·79.1	2·32.4	27.6	21.925	1.923
Südliche Staatsbahn, Wien-Triest	3	176.626·53	27·32.7	1.39.4	44.3	15.744	1.783
„ „ ungarische Linien	2	66.772·67	20·89.5	2·39.2	35.6	15.954	1.261
„ „ Nord- und Süd-Tiroler	4	36.626·41	19·11.0	0·98.7	23.3	15.104	2.070
„ „ venetianische	2	74.434·62	20·23.5	1.22.4	28.2	14.565	2.091
Fünfkirchen-Mohaczer	4	78.269·71	44·09.9	0·99.1	18.3	17.644	2.423
Graz-Köflacher	2	63.442·85	22·92.0	0·56.9	11.2	20.510	2.252
Wien-Linz-Salzburg-Passauer	3	95.724·98	24·13.5	1·77.9	31.3	20.427	1.158
Die gesammten österreichischen Eisenbahnen	3	102.333·18	27·87.1	1·74.3	29.8	. . .	. . .

Die Schlussfolgerungen, welche hieraus zu machen sind, können zu mannigfaltigen Betrachtungen führen, die in vergleichender statistischer Beziehung nicht uninteressant sein werden. Eine weitere Erörterung dieser Durchschnittszalen von der Brutto-Einnahme auf die Verkehrs-Einheiten reducirt noch zu geben, dürfte nicht nöthig sein, da jede beliebige Vergleichung aus den angeführten Daten beantwortet werden kann.

§. 21.

Durchschnittliche Vergleichungen der Brutto-Einnahme per Zugsmeile aus dem Personen- und Frachten-Verkehr

Von weiterem Interesse dürfte die Angabe der Durchschnitts-Einnahmen sein, welche sowohl aus dem Personen- als aus dem Frachten-Verkehr auf die Zugsmeile entfallen. Die Rubriken 7 und 23 werden für den Personen- und 9 und 27 für den Frachten-Verkehr Aufklärung geben.

Als durchschnittliche Bestimmung aus den Jahren 1860, 1861 und 1862 ergibt sich für nachfolgende Bahnen pr. Zugsmeile folgende Brutto-Einnahme.

	Von der Brutto-Einnahme entfallen pr. Zugsmeile	
	vom Personen-Verkehr	vom Frachten-Verkehr
bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	27·13.0	38·48.7
„ „ nördlichen Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	30·09.1	30·34.9
„ „ „ „ ungarische Linien	30·79.5	29·43.6
„ „ „ „ Gesammt-Bahnen	30·32.5	29·82.1
„ „ galizischen Karl Ludwigbahn	28·68.2	27·05.5
„ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	8·37.1	19·03.3
„ „ Theissbahn	22·38.9	28·31.6
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer Linie	19·97.5	27·29.5

Die hier nicht angeführten Bahnen haben zur Betrachtung der Brutto-Einnahme auf die Zugsmeile reduzirt weder für den Personen- noch für den Frachten-Verkehr Nachweisungen gegeben.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, dass die entfallende Brutto-Einnahme auf die Zugsmeile reduzirt aus dem Frachten-Verkehr bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei der Pardubitz-Reichenberger, der Theissbahn und der Kaiserin Elisabeth-Westbahn (Wien-Linz-Salzburg-Passau) grösser sei als die gleichnamig reduzirten Einnahmen aus dem Personen-Verkehr, nämlich dass durch den Frachten-Verkehr bei diesen vier Bahnen eine höhere Einnahme erzielt wird, oder mit andern Worten dass bei diesen Bahnen der Frachten-Verkehr mehr als der Personen-Verkehr entwickelt ist. Auffallend ist es, dass bei der Brünn-Prag-Bodenbacher Linie und den ungarischen Linien, dann der nördlichen Staatsbahn Linien überhaupt, Personen- und Frachten-Verkehr per Zugsmeile nahezu gleich sind. Bei der galizischen Karl Ludwigbahn hat der Personen-Verkehr eine verhältnissmässig grössere Einnahme geliefert als der Frachten-Verkehr. Eine Berichtigung dieses Ergebnisses könnte nur durch die Zugsmeilen entstehen, welche auf jene Personen entfallen, die mit gemischten Zügen reisten, wozu aber jeder Anhaltspunkt fehlt, und wenn auch diese Angaben vorhanden wären, so würden doch die angegebenen Verhältnisse, welche die Bahnen untereinander haben, wenig alterirt werden.

§. 22.

Betrachtung der summarischen Betriebs-Ergebnisse der österr. Eisenbahnen rücksichtlich der Frequenz und der Brutto-Einnahmen aus dem Personen- und Frachten-Verkehr.

Bei Betrachtung der summarisch angeführten Betriebs-Ergebnisse der beförderten Personen und Frachten auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen aus den letztverflossenen drei Jahren 1860, 1861 und 1862 wird man entnehmen, dass die Personen-Frequenz bei den Eisenbahnen

am linken Donauufer von 14.041 Personen auf 12.800 pr. Betriebsmeile abgenommen hat;
„ rechten „ „ 30.179 „ „ 23.753 „ „ „ „
bei der Sum. d. ö. Bahn. „ 20.151 „ „ 17.157 „ „ „ „

somit die Benützung der Eisenbahnen von Personen ein auffallendes Rückschreiten zeigt.

In Betreff des Frachten-Verkehrs ergibt sich, dass die Frachten-Beförderung in der obigen dreijährigen Periode

am linken Donauufer von 270.990 Ztr. auf 261.674 Ztr. pr. Betriebsmeile abgenommen hat;
„ rechten „ „ 143.254 „ „ 196.080 „ „ „ zugenommen „
bei der Sum. d. ö. Bahn. „ 226.627 „ „ 235.331 „ „ „ „ „

Aus diesen Ziffern geht ferner hervor, dass bei den Bahnen am linken Donauufer sowohl der Personen-Verkehr als auch der Frachten-Verkehr in den letztgenannten drei Jahren, auf die Betriebsmeile reduzirt abgenommen habe, am rechten Ufer aber hat nur der Personen-Verkehr abgenommen, dafür aber der Frachten-Verkehr zugenommen.

Werden die correspondirenden Brutto-Einnahmen von den letzverflossenen drei Jahren verglichen, so findet man, dass die Brutto-Einnahme aus der Personen-Frequenz

am linken Donauufer von fl. 28.710·46 auf fl. 28.422·26
am rechten „ „ „ 39.457·99 „ „ 34.868·00 } pr. Betriebsmeile abgenommen,
der öst. Bahn. zusam. „ „ 32.779·66 „ „ 30.997·86

somit, wie vor auch die Einnahme aus dem Personen-Verkehr im Rückschreiten ist.

Die Brutto-Einnahme aus der Frachten-Beförderung hat
am linken Donauufer von fl. 73.693·19 auf fl. 67.956·62 pr. Betriebsmeile abgenommen,
„ rechten „ „ „ 53.829·82 „ „ 63.296·21 „ „ zugenommen,
bei d. öst. Bahn. zusam. „ „ 66.172·38 „ „ 66.094·42 „ „ abgenommen.

Es zeigen mithin sowohl die Einnahmen aus dem Personen- als auch aus dem Frachten-Verkehr eine Abnahme.

Die vorstehenden Resultate der summarischen Bahnen finden nicht bei jeder Bahn dieselbe Anwendung, daher die Beantwortung der gleichnamigen Fragen denjenigen Bahnen überlassen wird, welche es der Mühe wert finden sich hierüber nähere Aufklärung zu verschaffen.

§. 23.

Allgemeine statistische Bemerkungen zu den Brutto-Einnahmen

Die vorstehenden Erörterungen über die Betrachtungen der Brutto-Einnahmen geben ein Bild, in welcher Weise die österreichischen Eisenbahnen untereinander correcte Vergleichungen ertragen. Zu solchen Betrachtungen würde man ohne einer vergleichenden statistischen Zusammenstellung, wie sie hier vorliegt, kaum gelaugen.

In Betreff der Brutto-Einnahme im Allgemeinen liesse sich noch manche detaillirtere Erörterung geben, wenn hiezu die Bahnen in ihren Rechenschafts-Berichten detaillirtere Nachweisungen geliefert hätten, somit nähere Details jeder einzelnen Bahn, die sich über ihren Haushalt und Gebarung den genauesten Aufschluss geben kann, überlassen werden müssen.

Vorläufig werden die Erörterungen über den Kapitalsaufwand und die Brutto-Einnahme der I. und II. Gruppe in ihrer gegenseitigen Stellung geschlossen, und die zunächst stehende Gruppe, die Leistungen des Betriebes, für den gesammten Eisenbahnverkehr in Betrachtung genommen.

III. Gruppe.

Betriebs-Leistungen für den Gesammt-Verkehr.

§. 24.

Diejenigen Leistungen, welche von den Fahrbetriebsmitteln (Locomotive und Waggons) zur Bewältigung des Gesammt-Verkehrs gemacht, und wodurch factische Einnahmen erzielt wurden, sind die Gegenstände, welche in dieser Gruppe besprochen werden. Die Leistungen, welche die Bahnen für Probe-, Material-, Schotter- und Regiezüge überhaupt gemacht haben, sind in diesen Betrachtungen nicht einbezogen, um die entfallenden Einnahmen auf die Einheiten der Bewegungen nicht zu alteriren, ohne die Kosten bei den Total-Ausgaben vernachlässigt zu haben.

Percente der Regie-Zugsmeilen von den Verdienst-Zugsmeilen

Die Regie-Zugsmeilen haben von den Verdienst-Zugsmeilen des Personen- und Frachten-Verkehrs im Jahre 1862 betragen:
Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . circa 8 %
„ „ nördlichen Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach „ 10 „
„ „ „ „ ungarischen Linien . . . „ 9 „

bei der nördlichen Staatsbahn, Gesammtbahnen . . .	circa	10 %
„ „ galizischen Karl-Ludwigbahn	„	9 „
„ „ Theissbahn	„	11 „
„ „ südl. Staatsbahn sind die Zugsmeilen nicht angegeben		
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	circa	10 „

§. 25.

Aus dem Personen-Verkehr die von einer Person zurückgelegte Meilenanzal, dann wie viele Percente der Bahnlänge eine Person benützte.

In den Tableaux I_1 und I_r, Rubrik 23 bis 32 sind die Leistungen für den Personen- und Frachten-Verkehr ersichtlich gemacht. Die Zugsmeilen des Personen-Verkehrs, dann die Achsen- und Passagiermeilen umfassen die sämmtlichen regelmässigen Personenzüge, dann die Separat-Personenzüge und die Separatzüge für Militär.

Die von einer Person ohne Unterschied der Wagenklasse zurückgelegte Meilenanzal hat im Jahre 1862 betragen:

			In % der Bahnlänge, Rubrik 137.
bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	10.02	Meil.	12.15
„ „ nördl. Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach .	10.44	„	16.94
„ „ „ „ ungarische Linien . . .	11.56	„	10.25
„ „ „ „ Gesammt-Linien . . .	11.05	„	6.32
„ „ galiz. Karl-Ludwigbahn	10.31	„	21.71
„ „ süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn . .	5.30	„	19.26
„ „ Buschtěhrader Locomotivbahn	2.40	„	68.57
„ „ Aussig-Teplitzer Bahn	2.55	„	85.00
„ „ Brünn-Rossitzer Bahn	2.78	„	82.08
„ „ Theissbahn	13.00	„	16.92
„ „ südlichen Staatsbahn, Wien-Triest	11.67	„	14.61
„ „ „ „ ungarische Linien . .	20.82	„	38.28
„ „ „ „ Nord- und Süd-Tiroler	8.06	„	29.86
„ „ „ „ venetianische Linien .	11.28	„	23.03
„ „ „ „ Gesammt-Linien . .	11.83	„	5.54
„ „ Fünfkirchen-Mohaczer Bahn	5.35	„	66.67
„ „ Graz-Köflacher Bahn	2.73	„	49.63
„ „ Wien-Linz-Salzburg-Passauer	8.13	„	17.80
„ „ Lambach-Gmundner Bahn	3.65	„	96.20
Im Durchschnitt hat eine Person auf den Bahnen am rechten Donauufer zurückgelegt	10.99	„	3.66

Für das linke Donauufer fehlen die Angaben.

Aus dem Frachten-Verkehr die von einem Zentner zurückgelegte Meilenanzal, dann wie viele Percente von der Bahnlänge ein Zentner benützte.

Die Zugsmeilen des Frachten-Verkehrs, dann die Achsen- und Zentnermeilen umfassen die sämmtlichen regelmässigen Frachten- und gemischten Lastenzüge, dann die Separat-Frachtenzüge.

Bei den gemischten Zügen sind die Zugsmeilen, welche auf die nebenbei mitgeführten Personen entfieleu, nicht zu trennen, da das Verhältniss derselben von keiner Bahn angegeben wurde.

Die von einem Zoll-Zentner zurückgelegte Meilenanzal hat auf den nachstehenden österreichischen Bahnen im Jahre 1862 betragen:

		Rubrik 30.		in % v. d. Bahnl. Rubr. 158.
bei der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	18.55	Meil.	22.40
„ „	nördlichen Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	15.82	„	25.50
„ „	„ „ ungarische Linien	17.61	„	15.83
„ „	„ „ Gesammt-Linien	16.54	„	9.05
„ „	galizische Karl-Ludwigbahn	23.38	„	48.55
„ „	Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn	10.02	„	37.15
„ „	Buschtěhrader Bahn	1.55	„	52.84
„ „	Brünn-Rositzerbahn	2.20	„	93.27
„ „	Theissbahn	15.14	„	19.72
„ „	südlichen Staatsbahn, Wien-Triest	22.12	„	27.31
„ „	„ „ ungarische Linien	23.97	„	43.57
„ „	„ „ Nord- und Süd-Tiroler	9.75	„	33.35
„ „	„ „ venetianische Linien	13.99	„	28.61
„ „	„ „ Gesammt-Linien	20.51	„	9.62
„ „	Fünfkirchen-Mohaczer Bahn	7.89	„	98.63
„ „	Graz-Köflacher Bahn	4.73	„	86.06
„ „	Wien-Linz-Salzburg-Passauer	22.97	„	50.30
„ „	Lambach-Gmundner Bahn	3.62	„	95.51
Von den	Gesammtbahnen am rechten Donauufer	18.95	„	6.16

Für das linke Donauufer fehlen die Angaben.

Aus dem Vorstehenden wird ersichtlich, wie viele Meilen jede Person ohne Unterschied der Wagenklasse auf den genannten Bahnen zurück gelegt hat, und in welchem Percenten-Verhältnisse die Reisenden die betreffenden Bahnlängen benützten.

Dieselbe Wahrnehmung ist auch von dem Frachtenverkehr zu machen.

Hieraus wird man ferner entnehmen, dass die grösste Meilenanzal, welche aus dem gesammten Personenverkehr auf eine Person entfällt,

bei der	südlichen Staatsbahn, ungarische Linie	20.82	Meilen	in	%	38.58
„ „	nördlichen „ „ „	11.56	„	„	„	10.25
„ „	Theissbahn	13.60	„	„	„	16.95

zu finden sei, während bei dem Frachten-Verkehr die gleichgedachten Maximalzalen aus den gesammten Frachten-Verkehr in folgender Reihenordnung stehen, u. z. hat ein Zentner an Meilen zurückgelegt:

bei der	südlichen Staatsbahn, ungarische Linie	23.87	Meilen	in	%	43.57
„ „	galizischen Karl-Ludwigbahn	23.06	„	„	„	48.55
„ „	Wien-Linz-Salzburg-Passauer „	22.97	„	„	„	50.30
„ „	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	18.55	„	„	„	22.40
„ „	nördl. Staatsbahn, ungarische Linien	17.64	„	„	„	15.83
„ „	„ „ Brünn-Prag-Bodenbach	15.92	„	„	„	25.50
„ „	Theissbahn	15.14	„	„	„	19.72

Die weiteren Betrachtungen, welche hieraus zu machen sind, muss ich den geehrten Fachmännern selbst überlassen, behalte mir aber vor, auf den Personen- und Frachten-Verkehr speciell zurück zu kommen.

§. 26.

Summarische Betrachtung der Leistungen, Zugs- u. Achsenmeilen.

Die Rubriken 31 und 32 enthalten die Leistungen der Fahrbetriebsmittel in Zugs- und Achsenmeilen für den Gesammtverkehr. Die Zusammenziehung der Zugsmeilen für den Personen- und Frachten-Verkehr war darum geboten, weil von Seite der Bahngesellschaften die Kosten des Regieaufwandes nur für den Gesammtverkehr veröffentlicht wurden, nämlich die Rechenschaftsberichte weder den Regieaufwand für Personen-, noch für Frachtenbeförderung abgesondert lieferten.

Ueberblickt man die summarischen Verkehrsleistungen, Tableaux I_r, Rubrik 31, so ist zu entnehmen, dass zur Bewältigung des Verkehrs im letztverflossenen Jahre 1862 auf den Bahnen

am linken Donauufer 1,559.868 Zugsmeilen
„ rechten „ 1,222.555 „

zurück gelegt worden sind, woraus ferner hervorgeht, dass im ganzen Durchschnitt eine Bahnmeile auf den Bahnen

am linken Donauufer 3.453mal, und
„ rechten „ 4.067mal anno 1862

befahren worden wäre, wenn jeder Zug die ganze Länge der Bahn durchfahren hätte. Nachdem nun nach den Fahrplänen der Bahnen diese Voraussetzung nicht statt hat, so folgt daraus, dass einzelne Strecken von den gedachten Bahnen auch öfter befahren wurden.

Für die Achsenmeilen findet dieselbe Bemerkung statt, welche für die Zugsmeilen gemacht wurde, dass eine weitere Erörterung für dieselben nicht nöthig sein wird, da hieraus, was die Leistungen in Achsenmeilen betrifft, eben so wenig präcise Schlüsse als aus den Zugsmeilen gezogen werden können.

In dem Rubriken-Schema sind noch mehrere Erklärungen in der Anmerkung gegeben, welche sowohl die Zugsmeilen speciell für einige Bahnen erläutern, als auch die Zugsmeilen der Gesammtbahnen näher aufklären, daher sich zur Vermeidung von Wiederholungen darauf bezogen wird.

IV. Gruppe.

Die Ausgaben bei den Eisenbahnen überhaupt.

§. 27.

Allgemeine Eintheilung der Ausgaben überhaupt und Theilung in Gruppen.

Bei der Gruppirung der Ausgaben wurde sich nach den von den meisten Bahnen beobachteten Normen gehalten, sie sind in den vorliegenden vergleichenden statistischen Tableaux in drei Abschnitte nach Massgabe der Harmonie oder Analogie getheilt. Es kann nicht unbemerkt gelassen werden, wovon ich übrigens schon in der Einleitung Erwähnung gemacht habe, dass die verschiedenen Contirungen und Rechnungsproceduren, welche die Bahn-Gesellschaften in ihren Rechenschafts-Berichten der Oeffentlichkeit übergeben, das einheitliche Anstreben, für jeden Zweig die betreffenden gleichnamigen Ausgaben herauszusuchen, ungemein erschwerten. Bei einigen Bahn-Gesellschaften, welche die Ausgaben für die einzelnen Zweige nicht genau präcisirten, war man sogar genöthiget, einige Ausgabssummen aus einem Zweig in einen andern zu übertragen. Wenn auch diese Uebertragungen und Transferirungen gegenüber den von den Gesellschaften gelegten Rechenschafts-Berichten in dem

Rubriken-Schema (Anmerkung) speciell so viel als möglich erläutert worden sind, so dürfte es zur Beruhigung der Betreffenden nicht überflüssig sein, zu erwähnen, dass diese Uebertragungen von einem Betriebszweig in einen anderen, z. B. von der Transport-Verwaltung in die Kosten der Bahn- und Betriebs-Verwaltung, oder entgegengesetzt etc. etc. von keiner Wesenheit gewesen sind, und die Totalregie-Summen am Ende in nichts alterirt hatten, daher dieselben in der Totalität mit den gegebenen Angaben der Bahn-Gesellschaften vollständig übereinstimmend geblieben sind.

Die oben erwähnten drei Abschnitte betreffen:

Die IV. Gruppe Total-Regie des unmittelbaren Bahn-Betriebes:
„ V. „ der resultirende Brutto-Ueberschuss;
„ VI. „ die allgemeinen und gesellschaftlichen Fonds-Auslagen.

Zur IV. Gruppe gehören die Kosten der Central-Verwaltung, der Betriebs- und Bahn-Verwaltung und jene der Transport-Verwaltung.

Die V. Gruppe zeigt den Ueberschuss oder die resultirenden Summen an zwischen Brutto-Einnahme und den Bahnbetriebs-Regieauslagen ohne Steuern, Pensionsfond-Beiträge etc., welche erst in der VI. Gruppe vorkommen.

Zur VI. Gruppe gehören sämmtliche allgemeinen und gesellschaftlichen Fonds-Auslagen als: Steuern und Abgaben, Tantième, Pensionsfond-Beiträge, Amortisation oder Annuitäten, Reservefond-Beiträge, Zinsen der schwebenden Schuld nach Abzug der eingegangenen Escompt- oder anderer Zinsen, endlich jene Summen, welche zur Bestreitung der Zinsen für Prioritäten oder andere Anlehen und für Actien verwendet werden.

Diese Gruppen-Eintheilung ist in den Tableaux I und II in auffallender und gefälliger Form ersichtlich gemacht. In dem Rubriken-Schema (Anmerkung) sind jene Aufklärungen beigesetzt, welche rücksichtlich der Contirungen bei den betreffenden Bahnen beobachtet wurden.

§. 28.

Betrachtungen der Ausgaben des unmittelbaren Bahnbetriebes

Die Ausgaben der Totalregie des unmittelbaren Bahnbetriebes umfassen die Kosten für die Central-Verwaltung, für die Betriebs- und Bahn-Verwaltung und für die Transport-Verwaltung. Diesen Zweigen wird in der Regel die grösste Aufmerksamkeit von allen Bahn-Gesellschaften zugewendet, und diejenigen Bahnen werden am ökonomischsten betrieben, welche für dieselben von der Einnahme am wenigsten ausgeben.

So wie die Betrachtungen der Brutto-Einnahmen gegenüber dem Kapitals-Aufwande mannigfaltige Aufklärungen geliefert haben, ebenso führen die Entgegenhaltungen der Totalregie zur Brutto-Einnahme zu interessanten Resultaten. Eine umfassende Einsicht in die genauen Kenntnisse, wie sich die Ausgaben der Totalregie gegenüber der Brutto-Einnahmen, sowohl in Summa als in ihrer Verwendung im Detail auf die verschiedenen Zweige verhalten, dann in welchen gegenseitigen Verhältnissen die verschiedenen analogen Ausgaben der Bahnen untereinander stehen, wäre unverkennbar von mehrfachem Werte; z. B. wird die Nothwendigkeit nicht in Abrede zu stellen sein, Kenntniss davon zu haben, wie viel auf den Personen- und wie viel auf den Lastenverkehr von der Totalregie entfallen.

Aus den von den Bahn-Gesellschaften gegebenen Nachweisungen ist diese Frage nicht ganz genau zu beantworten, und selbst zur annäherungsweisen Auflösung dieser Frage liefern nur einige Bahnen entsprechende Nachweisungen.

Bei statistischen Arbeiten aber wird man öfter in die Lage gesetzt, aus unvollständigen Aufschreibungen oder Angaben, Resolutionen machen zu müssen, wenn man die Materie, welche behandelt werden soll, nicht gänzlich fallen lassen will.

In solchen Fällen erübrigt nichts anderes, als zu den Wahrscheinlichkeiten, zur Bestimmung von annäherungsweise richtigen Resultaten überzugehen, sie genügen in dem vorliegenden Fall für jene Bahnen, welche die Anhaltspunkte hiezu geliefert haben, und bei dem Umstande, dass hieraus nur vergleichende Betrachtungen und keine positiven Behauptungen abgeleitet werden, können die Resultate keine statistischen Irrthümer verbreiten.

Die annäherungsweise Beantwortung der Frage, wie viel Regie-Percente der Personen-Verkehr, und wie viel der Frachten-Verkehr von der Brutto-Einnahme in Anspruch nahmen, lassen sich nur aus den speciell hiefür gelieferten Nachweisungen von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, der Wien-Linz-Salzburg-Passauer Linie mit einiger Verlässlichkeit geben, die andern Bahnen lieferten hiezu wenig oder gar keine Anhaltspunkte, wovon noch später Erwähnung gemacht wird.

§. 29.

Die Regie-Ausgaben in Percenten von der Brutto-Einnahme, ohne Unterschied des Verkehrs.

Die summarischen oder Total-Regiekosten des unmittelbaren Bahn-Betriebes sind in Rubrik 33 von sämmtlichen österreichischen Bahnen zu finden. Bei Vergleichung der Total-Regiesummen mit den erzielten Brutto-Einnahmen, erhält man die Percent-Antheile, Rubrik 40, welche die Regie von der Brutto-Einnahme in Anspruch genommen hat, und woraus nur ein summarisches Urtheil über die unmittelbare Betriebs-Gebarung gefällt werden kann, welches aber zur allgemeinen Beantwortung der ökonomischen Betriebs-Gebarung vollkommen ausreichend ist.

Werden die Durchschnitts-Regie-Percente von mehreren Jahren bei den österreichischen Bahnen untereinander ermittelt und mit dem letztverflossenen Betriebsjahr 1862 verglichen, so erhält man folgende Uebersicht.

	Anzahl der Jahre	Regie-Percente von der Brutto-Einnahme	
		mittlerer Durchschnitt	anno 1862
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	37.72	40.57
Nördliche Staatsbahn Brünn, Prag, Bodenbach	5	34.10	33.72
" " ungarische Linien	5	46.17	46.02
" " Gesammt-Bahnen	5	40.53	40.40
Galizische Karl Ludwigbahn	4	47.29	47.34
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	68.00	62.20
Buschtéhrader Locomotivbahn	5	38.75	39.13
Aussig-Teplitzer Bahn	4	46.76	42.47
Brünn-Rossitzer Bahn	5	39.35	41.07
Theissbahn	5	49.45	55.76
Südliche Staatsbahn Wien-Triest	3	38.09	34.15
" " ungarische Linien	2	39.34	42.33
" " Nord- und Süd-Tiroler	4	58.03	55.51
" " venetianische	2	40.37	39.00
Fünfkirchen-Mohaczer Bahn	1	38.71	38.74
Graz-Köflacher	3	47.53	43.49
Wien-Salzburg-Passauer	3	43.88	43.18
Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Gesammt-Bahnen	3	48.64	47.23

Bei dem Vergleich der mehrjährigen Durchschnitts-Regie-Percente von der Brutto-Einnahme gegen das letzte Betriebsjahr ersieht man, bei welchen Bahn-Gesellschaften die Regie-Ausgaben sich vermehrt oder vermindert haben.

§. 30.

Die entfallenden Regie-Ausgaben auf die Verkehrs-Einheiten.

Bei Bestimmung der Regiekosten für die Verkehrs- oder Transport-Einheiten lassen sie sich nur auf die Bahnmeile reduzirt (Rubrik 34) mit bestimmter Genauigkeit ermitteln, womit aber keine tiefere Einsicht in die Betriebs-Gebarung erreicht wird, weil dieses Verhältniss nichts anderes darstellt, als einen Quotienten, der aus der Gesammt-Regie auf die Bahnmeile entfällt. Die Zugsmeilen-Regiekosten (Rubrik 35) konnten nur, ohne Unterscheidung, ob Personen- oder Frachten-Zugsmeilen, nämlich aus den gesammt geleisteten Zugsmeilen ermittelt werden, welches seine volle Richtigkeit hätte, wenn die Regie-Auslagen per Zugsmeile für den Personen- und Frachten-Transport gleich wären, was aber in der Wirklichkeit, wie jedem Fachmann bekannt, nicht der Fall ist. Die in der Rubrik 35 ausgeworfenen Beträge der Regiekosten per Zugsmeile können daher als nichts anderes betrachtet werden, als der Quotient, was eine von den cumulativen Zugsmeilen (Rubrik 31) durchschnittlich gekostet hatte; und so lange die summarischen Regiekosten für den Personen-Verkehr und für den Frachten-Verkehr, nämlich die Rechnungs-Nachweisungen dafür nicht specialisirt worden sind, wird man auch das Verhältniss der Regiekosten der Personen- und Lasten-Zugsmeilen nicht genau ermitteln können, was sehr bedauerlich ist, weil man dadurch ausser Stand ist, die wichtige Frage zu beantworten, ob der Personen- oder Frachten-Transport vortheilhafter oder nachtheiliger im Gesammt-Verkehr der einen oder andern Bahnstrecke sei, weil ferner nicht mit Bestimmtheit dahin gewirkt werden kann, ob man dem Personen- oder Frachten-Verkehr mehr Aufmerksamkeit oder Pflege zu schenken hat.

Wie im §. 21 nachgewiesen ist, konnte man diese ähnliche Frage für die Brutto-Einnahme bestimmen, da die Details hiezu gegeben waren; könnte man die Frage der entfallenden Regiekosten per Zugsmeile ebenso genau beantworten, wie für die Brutto-Einnahme, so würde man zu bestimmteren, wichtigeren Schlüssen kommen müssen, die namentlich in einer so wichtigen Frage von Wert wären, da dann klar vor Augen läge, ob der Personen- oder Lasten-Verkehr bei den nicht rentabilitätsfähigen Bahnen grösseren oder geringeren Schaden bringt.

In Betreff der reduzirten Regiekosten der übrigen Verkehrs-Einheiten (Rubrik 36, 37, 38 und 39) musste in ähnlicher Weise vorgegangen werden wie bei den Zugsmeilen. Die reducirten Regiekosten der gedachten Verkehrs-Einheiten repräsentiren deshalb auch nichts anderes, als die Regiekosten per Person, per Zentner, per Passagiermeile und per Zentnermeile, wie sie die in Rubrik 40 angegebenen summarischen Regie-Percente zu geben vermögen.

Der Vorgang, der dabei beobachtet wurde, war: dass man von der entfallenden Brutto-Einnahme auf die Person, den Zentner, dann auf die Passagiermeile und Zentnermeile eben so viele Percente genommen hat, als die summarischen Regie-Percente von der Brutto-Einnahme betragen haben, was eine vollständige Gleichförmigkeit der Regiekosten für den Personen- und Frachten-Verkehr voraussetzt, welche wie bekannt in der Wirklichkeit nicht stattfindet.

Ich glaube sonach nicht unbemerkt lassen zu dürfen, dass die in den Rubriken 36, 37, 38 und 39 ausgeworfenen Regiekosten per Person, per Zentner, per Passagiermeile und per Zentnermeile nichts anderes als allgemeine statistische Zalen bedeuten, welche von den wirklichen Regiekosten mehr oder weniger abweichend sind, weil hiezu die Angaben fehlen.

§. 31.

Statistische Zusammenstellung der Regiekosten von den Verkehrs-Einheiten Rub 35, 36, 37, 38, 39.

Zur Entgegenhaltung der Verkehrs-Einheiten von der Brutto-Einnahme §. 20 gegen die in den Rubriken 35, 36, 37, 38 und 39 aufgeführten Regiekosten der gleichnamigen Verkehrs-Einheiten werden in nachfolgendem die mehrjährigen Durchschnittszalen aufgeführt, und zwar ergibt sich für die

	Aus Verwaltungs-Jahren	Aus den totalen Regie-Ausgaben entfallen auf					
		die Bahnmeile	die Zugsmeile	die Person	den Zentner	die Passagier-Meile	die Zentner-Meile
	2	34	35	36	37	38	39
		fl	fl.	fl.	kr.	kr.	kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	68.404·76	13·41.9	0·70.70	13.21	6.030	0.718
Nordliche Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	5	45.873·06	10·45.7	0·81.51	10.68	7.735	0.819
„ „ ungarische Linien	5	42.836·49	14·17.1	1·21.60	13.91	9.609	0.870
„ „ Gesammtbahnen	5	43.927·43	12·47.2	1·03.43	12.45	9.006	0.765
Galizische Karl-Ludwigbahn	4	35.472·95	13·46.1	1·07.15	18.56	11.029	0.070
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	23.124·09	9·17.3	0·68.72	13.97	13.484	1.373
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	55.068·74	20·25.1	0·14.22	2.14	5.653	1.115
Aussig-Teplitzer	4	41.439·67	15·65.6	0·22.93	1.45	9.715	. .
Brünn-Rossitzer	5	33.623·94	20·73.4	0·17.03	3.96	6.287	1.400
Theissbahn	4	20.056·98	12·82.2	1·19.51	13.87	11.340	0.901
Südliche Staatsbahn, Wien-Triest	3	66.790·46	10·38.3	0·53.02	17.46	6.019	0.650
„ „ ungarische Linien	2	26.210·36	8·20.9	0·94.37	14.01	6.182	0.510
„ „ Nord- und Süd-Tiroler	4	21.230·44	11·12.4	0·57.36	13.66	8.703	1.173
„ „ venetianische	2	30.041·52	8·18.4	0·49.39	11.39	5.903	0.846
Fünfkirchen-Mohaczer	1	31.768·88	15·56.8	0·39.85	6.58	7.446	0.534
Graz-Köflacher	3	25.097·32	11·34.4	0·28.53	5.76	9.563	1.168
Wien-Linz-Salzburg-Passauer	3	41.723·99	10·58.7	0·77.59	13.74	8.915	0.627

Diese durchschnittlichen Regiekosten zeigen gegen das letztverflossene Jahr 1862 mehrfache Abweichungen, welche aus verschiedenen Umständen herzuleiten und theils aus den verschiedenen Betriebslängen bei ein und derselben Bahn, theils aus der kurzen Verkehrszeit entstanden sind.

Wie bereits erwähnt wurde, sind diese ermittelten durchschnittlichen Regiekosten aus Mangel der hiezu nöthigen Angaben nicht verlässlich, und sind in den Tableaux darum aufgeführt worden, um nur einigermassen die vergleichende statistische Zusammenstellung vervollständigen zu können.

Um dennoch die fraglichen Regiekosten der Verkehrs-Einheiten von den grösseren Bahn-Unternehmungen geben zu können, wird noch ein Weg zu verfolgen sein, der wenigstens annäherungsweise richtige Resultate liefern soll, wie im §. 35 entwickelt ist.

§. 32.

Die Rechnungsproceduren der Bahn-Gesellschaften haben den Total-Regie-Aufwand in die Central-Verwaltung, in die Betriebs- und Bahn-Verwaltung, dann in die Transport-Verwaltung getheilt. Die Gegenstände, welche in jeden dieser Zweige eingereiht worden, sind in dem Rubriken-Schema angedeutet, daher eine noch weitere Beschreibung hierüber nur eine Wiederholung wäre. Regiekosten der Central Verwaltung.

Nachdem von den meisten Bahngesellschaften die Totalregie oder die Kosten des unmittelbaren Bahn-Betriebes in die obengenannten drei Kategorien getheilt worden sind, so war es in der vergleichenden statistischen Zusammenstellung unvermeidlich, dieselbe Eintheilung beizubehalten, nur ist zu bemerken, dass zur Erzielung von Gleichförmigkeiten Ausgabsposten von der einen Abtheilung in eine andere übertragen werden mussten, wovon in dem Rubriken-Schema stets Erwähnung und Rechenschaft gegeben wird.

Aus der mehrjährigen Zusammenstellung des durchschnittlichen Regieanfwandes für die Central-Verwaltung gelangt man zu folgender Uebersicht.

	Aus Jahren	Durchschnittliche Regiekosten der Central-Verwaltung		
		pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	in Percenten der Brutto-Einnahme
	2	42	43	44
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	2.449·50	0·47.4	1.33
Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	8	2.202·50	0·62.3	2.17
Galizische Karl-Ludwigbahn	4	1.701·07	0·62.3	2.96
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	2.446·40	0·97.1	7.10
Buschtěbrader Locomotivbahn	5	5.999·68	2·22.6	4.30
Aussig-Teplitzer	4	7.466·41	2·91.3	8.60
Brünn-Rossitzer	5	4.297·21	2·65.5	4.15
Theissbahn	4	1.054·32	0.67.4	2.61
Fünfkirchen-Mohaczer	1	1.819·18	0·89.2	2.22
Graz-Köflacher	2	2.846·01	0·99.5	4.52
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	3	2.244·43	. . .	2.93

Die durchschnittlichen Regiekosten der Central-Verwaltung lassen sich für die südliche Staatsbahn nicht genau angeben, weil hiefür keine vollständigen Angaben geliefert wurden.

Die fraglichen durchschnittlichen Regiekostenquoten per Bahnmeile sind aus der Betriebsmeilenlänge ermittelt, und beantworten die gestellte Frage vollständig. Die durchschnittlichen Regiekosten per Zugsmeile konnten nur aus den zurückgelegten summarischen Zugsmeilen, nämlich ohne Rücksicht auf den Personen- oder Lasten-Verkehr ermittelt werden, beantworten daher die Frage nur im Allgemeinen; übrigens dürfte diese Beantwortung in den meisten Fällen genügen, und seltene Ausnahmen es nothwendig machen, welche Quote pr. Zugsmeile aus der Centralleitung auf den Personen- und welche auf den Frachtenverkehr entfällt.

Die Regiekosten der Centralleitung in Percenten von der Brutto-Einnahme sind unter allen Verhältnissen richtig, wenn die Summe der Regiekosten für die Central-Verwaltung verlässlich angegeben ist. Diese Perzentual-Ermittlung gibt die Resultate in gegenseitiger Beurtheilung der Regiekosten, welche die Central-Verwaltung in Anspruch nahm.

Will man die Quoten, welche aus der Central-Verwaltungs-Regie auf den Personen- und Frachtenverkehr entfallen, bestimmen, wofür von keiner Bahn detaillirte Anhaltspunkte in den Ausgabsposten vorhanden oder gegeben wurden, so dürfte es am angemessensten sein, die Percent-Antheile Rubr. 20 und 22 für den Personen- und Rubr. 21 für den Frachten-Verkehr als Bestimmungs-Koeffizienten anzunehmen, das hieraus erhaltene Resultat dürfte der Wirklichkeit sehr nahe liegen.

§ 33.

Regiekosten der Betriebs- und Bahn-Verwaltung.

Die Regiekosten der Betriebs- und Bahnverwaltung sind in der Rubr. 45 von allen Bahnen zu finden, und die hierauf Einfluss habenden Gegenstände, wofür die Ausgaben gemacht, sind in derselben Rubrik sowohl, als im Rubriken-Schema angedeutet.

Wird aus den mehrjährigen Betriebs- und Bahnverwaltungs-Regiekosten der durchschnittliche Regieaufwand für diesen Zweig ermittelt, so erhält man folgende Uebersicht:

	Aus Jahren	Durchschnittliche Regiekosten der Betriebs- und Bahnverwaltung		
		pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	In Percenten der Brutto-Einnahme
	2	46	47	48
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	24.088·95	4·69.9	13.20
Nördliche Staatsbahn, Brünn, Prag, Bodenbach	5	17.451·26	3·91.0	12.61
„ „ ungarische Linien	5	13.681·83	4·56.7	14.92
„ „ Gesammt-Bahnen	5	15.128·78	4·25.5	13.96
Galizische Karl Ludwigbahn	4	14.782·14	5·49.3	19.69
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	8.649·20	3·43.2	25.40
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	16.276·98	5·75.6	11.40
Aussig-Teplitzer	4	9.304·29	3·41.0	10.09
Brünn-Rossitzer	6	10.786·40	6·80.9	13.48
Theissbahn	4	7.588·58	4·59.0	18.74
Fünfkirchen-Mohaczer	1	11.609·99	5·68.0	14.15
Graz-Köflacher	3	9.864·81	4·79.1	19.66
Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Wien, Salzburg, Passau	3	11.293·52	2·89.7	12.01

Die vorstehenden durchschnittlichen Regiekosten-Quoten aus der Betriebs- und Bahn-Verwaltung auf die Bahnmeile reduzirt gewähren im Allgemeinen jene Uebersicht, welche man eben im Hinblicke auf die Bahnmeile fordern kann. Die durchschnittliche Quote auf die Zugsmeile reduzirt macht keine Unterscheidung, ob für den Personen- oder Frachtenverkehr.

Die Percentual-Antheile der Betriebs- und Bahnverwaltung von der Brutto-Einnahme haben den positiven Wert, dass sie jene Percente angeben, welche die genannten Regieausgaben von der Brutto-Einnahme überhaupt in Anspruch nehmen; diese Quote enthält eine unabhängige Beurtheilung, und kann zu mehrfachen Betrachtungen Anlass geben.

§. 34.

Regiekosten der Transport-Verwaltung.

Die Regiekosten der Transport-Verwaltung sind in Rubr. 49 zu finden, die hierauf Einfluss nehmenden Gegenstände, oder woraus dieselben entstanden, sind in der genannten Rubrik und in dem Rubriken-Schema angegeben.

Wird in gleicher Weise vorgegangen, und die durchschnittlichen Regiekostenquoten aus mehreren Jahren gesucht, so erhält man folgende Uebersicht.

	Aus Jahren	Durchschnittliche Regiekosten der Transport-Verwaltung		
		pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	in Percenten der Brutto-Einnahme
	2	50	51	52
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	41.866·24	8·24.5	23.17
Nördliche Staatsbahn, Brünn, Prag, Bodenbach	5	26.519·31	6·02.6	19.56
" " ungarische Linien	5	26.934·24	8·87.9	28.09
" " Gesammt-Bahnen	5	26.616·15	7·59.4	24.39
Galizische Karl Ludwigbahn	4	18.989·74	7·04.4	25.33
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	12.028·49	4·77.0	35.44
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	32.792·08	12·26.9	23.03
Aussig-Teplitzer	4	24.688·95	9·31.3	27.88
Brünn-Rossitzer	5	18.540·32	11·27.0	21.71
Theissbahn	4	11.414·09	7·29.9	28.25
Fünfkirchen-Mohaczer	1	18.339·71	8·98.7	22.36
Graz-Köflacher	3	13.117·55	5·37.9	24.25
Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Wien, Salzburg, Passau	3	27.271·78	6·88.7	28.45

Die aus der Transport-Verwaltung auf die Bahnmeile entfallenden Durchschnittsquoten geben zur gegenseitigen Vergleichung der Bahnen keine belehrende Auskunft, da die Betriebslängen mit den Ausgaben für die Transport-Verwaltung in untergeordneter Verbindung stehen. Anders verhält es sich mit den Durchschnittsquoten für die Zugsmeile, diese stehen mit den Kosten der Transport-Verwaltung in direktem Zusammenhange, nur ist zu bedauern, dass diese Quoten nicht speciell für den Personen- und Frachtenverkehr genauer ermittelt werden können, da die wenigsten Bahnen hiezu spezielle Nachweisungen geliefert haben. Für den Personen- und Frachten-Verkehr haben nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn spezielle Nachweisungen für bestimmte Verrichtungen geliefert, und zwar hat die Nordbahn die Ausgabsposten für den Expeditionsdienst, für den Brennstoff, für Beleuchtungs- und Schmiermateriale, dann für die Reparatur der Fahrbetriebsmittel nach den beiden Verkehrsarten getrennt angegeben. Pro 1862 betrugen diese Ausgaben bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

für den Personen-Verkehr	fl.	424.653·49
für den Frachten-Verkehr	fl.	1,389.287·28
Zusammen	fl.	1,813.940·97
wird diese Ziffer von der totalen Kostensumme Rubr. 49 mit	fl.	3,774.165·54
in Abzug gebracht, so wird sich der Restbetrag von	fl.	1,960.224·57

im Verhältniss der in diesem Jahre gemachten Zugsmeilen für den Personen- und Lasten-Verkehr pr. Zugsmeile beziffern lassen. Wenn man die Percente, welche die Personen-Zugsmeilen von sämmtlichen Zugsmeilen betragen, ermittelt, d. i. 30.0859 % und mit der obigen Restzal multiplizirt, so erhält man die Regiekosten pr. fl. 588.235·75 für den Personen-Verkehr; wird diese Summe zur obigen repartirten Summe für den Personen-Verkehr gegeben, so erhält man zusammen fl. 1,012.889·24 als die gesammten Regiekosten der Transport-Verwaltung für den Personen-Verkehr, woraus auf die Personen-Zugsmeile entfällt fl. 7·21.6. In gleicher Weise geht man auch

für den Frächten-Verkehr vor, und das Resultat ergibt pr. Last-Zugsmeile fl. 8·45.9 d. h. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn kommt die Transport-Verwaltung pr. Zugsmeile für den Lasten- oder Frachten-Verkehr um fl. 1·24.9 höher, als jene für den Personen-Verkehr.

In gleicher Art ist bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, welche von den Transport-Verwaltungskosten jene für den Expeditionsdienst, den Zugsdienst und die Reparatur der Fahrbetriebsmittel sowohl für den Personen- als Frachten-Verkehr speziell angegeben hat, der Regiekosten-Aufwand der Transport-Verwaltung für den Personen-Verkehr pr. Zugsmeile zu beziffern mit . . . . fl. 6·22.4
und für den Frachten-Verkehr . . . . fl. 7·42.97
d. h. bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn stellt sich die Transport-Verwaltung pr. Zugsmeile für den Frachten-Verkehr um fl. 1·10.57 höher als für den Personen-Verkehr; und gegenüber der Nordbahn stellen sich die Kosten pr. Zugsmeile von der Kaiserin Elisabeth-Westbahn um fl. 0·88.6 beim Personen- und um fl. 1·02.86 beim Frachten-Verkehr billiger. Die Transport-Verwaltungskosten in Percenten der Brutto-Einnahme geben den Antheil in bestimmten Zalen an, welchen dieser Betriebszweig von der Brutto-Einnahme in Anspruch genommen hat. Die Vergleichung dieses Procent-Antheiles von einer Bahn mit anderen dürfte selbstverständlich von mehrfachem Interesse sein.

§. 35.

Die Regie-Ausgaben auf den Personen- und Frachten-Verkehr bezogen.

Die totalen Regie-Ausgaben Rubr. 33, nehmen auf die Rentabilitätsfrage und auf die Betriebsgebarung überhaupt einen wichtigen Einfluss, so dass die detaillirten Nachforschungen derselben gewiss nicht nutzlos sein werden, namentlich ist vor Allem zu wissen nöthig, welcher Aufwand für den Personen- und welcher für den Frachten-Verkehr in Anspruch genommen wurde.

Die Rechenschafts-Berichte geben die Ausgaben in dieser Hinsicht für den Personen- und Frachten-Verkehr cumulativ an:

a) Die Central-Verwaltung,
b) Die Betriebs- und Bahnverwaltung;
c) Ein Theil von der Transport-Verwaltung, der andere Theil ist für den Personen- und Frachten-Verkehr spezifizirt.

ad *a*. Die cumulativ aufgeführten Ausgabsposten der Central-Verwaltung können nach Verhältniss der Percent-Antheile des Personen-Verkehres von der Brutto-Einnahme Rubr. 20, und der besondern Erträgnisse Rubr. 22 aus den jeweiligen Regiekosten der Central-Verwaltung für den Personen-Verkehr ermittelt werden. Hat man die soartige Bestimmung für den Personen-Verkehr gefunden, so ist die Ermittlung der Regie-Ausgaben des andern Theiles, nämlich für den Frachten-Verkehr gleichfalls bestimmt. Diese Ermittlungsart basirt sich auf die quantitativen verhältnissmässigen Brutto-Einnahmen, und kann daher als eine annäherungsweise richtige Bezifferung angenommen werden.

ad *b*. In Betreff der Betriebs- und Bahn-Verwaltung, welche die Ausgaben für die technische Aufsicht und Leitung, Erhaltung des Unterbaues, Oberbaues und der Gebäude, der Telegraphen und optischen Signale, dann aussergewöhnliche Ausgaben,

welche zur Bahnerhaltung gehören, umfassen, und nur cumulativ vorkommen, wurden diese Ausgaben nach Massgabe der geleisteten Personenzugs- und Lastzugs-Meilen getheilt, wobei angenommen ist, dass die Ausgaben der Betriebs- und Bahn-Verwaltung sowohl für den Personen- als für den Frachten-Verkehr pr. Zugsmeile gleich gross sind, namentlich von gleich grosser Abnützung oder gleich grossem Verbrauch herrühren, welche Annahme in Wirklichkeit um wenige Percente differiren dürfte.

ad *c*. Bei der Transport-Verwaltung sind einige der Regie-Ausgaben für den Personen-Verkehr und für den Frachten-Verkehr speziell angegeben. Diese betreffen für den Personen-Verkehr: die Personen-, Gepäck- und Eilgut-Expedition, den Personen-Zugsdienst und die Erhaltung der Personenwagen; — für den Lasten-Verkehr sind die Ausgaben für die Frachten-Expedition, den Lasten-Zugsdienst, dann die Erhaltung der Lastwagen speziell aufgeführt.

Die übrigen Regieauslagen für die Transport-Verwaltung, als: Zugförderung Werkstättenleitung, dann Erhaltung der Locomotive und Tender sind cumulativ angegeben, welche gleichfalls nach Massgabe der Zugsmeilen-Leistungen für den Personen- und Frachtenverkehr getheilt werden können.

In Betreff der Zugförderung ist nur noch zu bemerken, dass von Seite der Nordbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn allein der Brennstoff-Verbrauch, dann die Auslagen für Beleuchtung, Schmier- und Putzmateriale sowohl für den Personen- als für den Lasten-Verkehr speziell angeführt sind, welche Nachweisungen daher bei den betreffenden Bahnen noch benützt werden konnten.

Auf Grundlage der vorstehenden Erörterungen wurden die Totalregie-Auslagen (Rubr. 33) auf den Personen-Verkehr und auf den Lasten-Verkehr nach den im Jahre 1862 stattgefundenen Bewegungen bei den nachgenannten Bahnen getheilt, wozu bemerkt wird, dass diejenigen Bahnen, welche in der nachstehenden Tabelle nicht aufgenommen sind, darum ausgelassen werden mussten, weil sie keine Nachweisungen hiefür gegeben haben.

	Personen-Verkehr						Frachten-Verkehr					
	Einnahme		Ausgabe				Einnahme		Ausgabe			
	per Zugs-Meile	per Passagier-Meile	Summe	per Zugs-Meile	per Passagier-Meile	In Percenten der Brutto-Einnahme	per Zugs-Meile	per Zentner-Meile	Summe	per Zugs-Meile	per Zentner-Meile	In Percenten der Brutto-Einnahme
	fl.	kr.	Gulden	fl.	kr.		fl.	kr.	Gulden	fl.	kr.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	26·16.3	10.040	1,777.236·76	12·65.2	9.200	48.33	35 53.3	1.787	1,570.303 33	14.02.5	0.609	39.14
Nördliche Staatsbahn, Brünn-Prag-Bodenbach	25·71.8	25.030	1,007.718 24	9 30.7	9.061	38.19	28·25.0	1.717	1.850.301·36	9 33.9	0.568	33.06
" " ungarische Linien	24 45.1	24.169	1,735.913 53	12·52.2	12.379	51.22	28 85.1	1.034	2,909.621·36	12 60.7	0.734	43.60
" " Gesammt-Bahnen	25·10.0	24.332	2,740.061·77	11·11.5	10.913	44.45	28 57.3	1.671	4,730.012 72	11 00.4	0.649	38.81
Galizische Karl-Ludwigbahn	30 18.9	30.010	410.496·41	12 56.6	12.490	41.02	24 81.8	2.246	1,292.777 40	12 40.3	1.124	50.05
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	9·02.8	19.350	263.672 63	8 15.7	17.483	90.35	19 10.3	1.900	352.695·88	10 38.8	1.016	54.38
Theissbahn	20·72.6	21.050	782.132·71	13 35.4	13.563	64.43	27 28.1	1.880	820.842 19	13 82.5	0.958	50.68
Wien-Linz-Salzburg-Passau	19·31.5	26.040	1,507.198 14	9 65.0	12.807	49.45	27 11.0	1.377	1,120.445 43	11 02.9	0.540	40.67

Hieraus wird ersichtlich, dass im Betriebsjahr 1862 die vorstehenden Bahnen beim Personen- und Frachten-Verkehr folgende Brutto-Ueberschüsse erzielt haben:

	Brutto-Ueberschuss					
	Personen-Verkehr			Frachten-Verkehr		
	pr. Zugsmeile fl.	pr. Passagiermeile kr.	in Percenten der Einnahme	pr. Zugsmeile fl.	pr. Zentnermeile kr.	in Percenten der Einnahme
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13·51.1	9.234	51.65	21·80.9	1.068	60.67
Nördliche Staatsbahn, Brünn, Prag, Bodenbach . .	16·41.1	15.975	63.81	18·91.1	1.149	66.94
" " ungarische Linien	11 92.0	11.790	48.78	16·24.1	0.920	56.31
" " Gesammt-Bahnen	13·99.1	13.639	55.55	17·48.2	1.023	61.10
Galizische Karl Ludwigbahn	17·62.2	17.520	58.36	12·41.5	1.122	49.95
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·87.1	1.867	9.65	8·71.6	0.853	45.02
Theissbahn	7·37.2	7.487	35.57	13·45.0	0.930	49.32
Wien-Linz-Salzburg-Passau	9·86.5	13.173	50.55	16 09.0	0.517	59.33

Aus diesen Ergebnissen ist zu ersehen, dass die galizische Karl Ludwigbahn beim Personen-Verkehr allein einen höhern Ueberschuss pr. Zugsmeile erzielt hatte als beim Frachten-Verkehr, dann dass die Passagiermeile sowohl als die Zentnermeile dieser Bahn gegenüber den andern verglichenen Bahnen die höchsten Ueberschuss-Resultate erreichten. In welchem Verhältniss die Bahnen untereinander rücksichtlich des Personen- und des Frachten-Verkehrs stehen, zeigt die vorstehende Tabelle recht deutlich.

In Betreff der Ueberschuss-Resultate auf die Zugsmeile, Passagier- oder Zentnermeile reduzirt, ist zu bemerken, dass hieraus auf die Rentabilitäts-Fähigkeit einer Bahn kein bestimmter Schluss zu ziehen ist, weil die nicht unwesentlichen allgemeinen oder Fonds-Auslagen noch unberücksichtigt geblieben, nämlich noch nicht in Abzug gebracht worden sind.

§. 36.

Total-Regie-Ergebnisse der österreichischen Eisenbahnen.

Werden die Eisenbahn-Betriebsergebnisse von den letztverflossenen drei Jahren 1860, 1861 und 1862 der österreichischen Eisenbahnen in Betracht genommen, hieraus die mittleren Jahresdurchschnitte gezogen, so ergibt der Regie-Aufwand für die Eisenbahnen:

am linken Donauufer, Summe fl. 18,131.721·62 pr. Bahnmeile fl. 42,295·13, pr. Zugsmeile fl. 12·42.4;

am rechten Donauufer, Summe fl. 11,448.214·14 pr. Bahnmeile fl. 41,578·11, pr. Zugsmeile fl. 10·19.0;

der österr. Monarchie zusammen fl. 29,579.935·76 pr. Bahnmeile fl. 41,984·66, pr. Zugsmeile fl. 11·77.9, welches einen Ueberblick gegenüber der gleichnamigen Regiekosten bei den einzelnen Bahnen gibt.

Diese namhaften alljährlichen Regiekosten-Summen vertreten die erste mächtigste und einflussreichste Industrie des österreichischen Kaiserstaates, daher den Eisenbahnen in Oesterreich gleich wie in andern Ländern mit vollem Recht bisher die grösste Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Die Eisenbahnen haben seit ihrem Entstehen riesenhafte Fortschritte gemacht und mannigfaltige Verbesserungen erlebt, wovon die erzielten Ersparungen in der Betriebsregie auffallende Merkmale gegeben haben, ohne damit sagen zu wollen, dass

in den Regiekosten des Bahnbetriebes keine Ersparungen mehr zu machen oder anzustreben wären. Im Gegentheile dürfte vorauszusetzen sein, dass in einigen Zweigen der Bahnbetriebs-Regie noch Ersparungen erzielt werden können, ohne dieselben der Selbstentwicklung zu überlassen, wodurch man vielleicht auch an's Ziel kommt, aber jedenfalls mehr Zeit dazu gebrauchen wird.

Das Aufsuchen der verbesserungsfähigen Details und endlich die Erkenntniss, wo und in welchen Theilen der Betriebs-Regiekosten Ersparungen gemacht werden können, ist oft schwieriger als es im ersten Augenblick erscheint, daher wenn die Frage sachgemäss gestellt ist, so wird die Beantwortung wesentlich erleichtert.

Durch die vorliegenden Tableaux über die Regie-Ausgaben der österreichischen Eisenbahnen überhaupt, dürfte dem Fachmann mancher Anhaltspunkt gegeben sein, bei Vergleichungen der verschiedenen Zweige gründlichere Nachforschungen zu pflegen, welche ohne die übersichtlich vergleichende statistische Zusammenstellung leicht übersehen werden können.

§. 37.

V. Gruppe.

Der Brutto-Ueberschuss

ist das Resultat zwischen der Brutto-Einnahme und den unmittelbaren Bahnbetriebs-Ausgaben. In Rubr. 53 sind die erzielten Ueberschuss-Summen ersichtlich, welche die genannten Bahnen als Brutto-Betriebsergebnisse resultiren. Der Brutto-Ueberschuss auf die Verkehrseinheiten reducirt

Im Tableau II.$_{l}$ und II$_{r}$, Rubrik 53—61 sind diese Resultate von den verschiedenen Bahnen zu finden.

Sucht man die Durchschnittszalen des Brutto-Ueberschusses von mehreren Jahren, so findet man folgendes Resultat, wobei vorerst bemerkt wird, dass die südliche Staatsbahn und die böhmische Westbahn aus den schon vorbemerkten Ursachen nicht in Vergleichung genommen werden können, nämlich ganz unberücksichtigt gelassen werden mussten.

	Aus Jahren	Durchschnittlicher Brutto-Ueberschuss pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	pr. Passagiermeile	pr. Zentnermeile	in Percenten der Brutto-Einnahme.	in Percenten vom Kapitals-Aufwand
	3	54	55	58	59	60	61
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	113.313·23	22·24.7	11.359	1.187	62.28	12.40
Nördliche Staatsbahn, Brünn, Prag, Bodenbach	5	89.858·52	20·24.6	15.071	1.341	65.90	11.04
" " ungarische Linien	5	50.427·45	16·53.0	11.265	0.997	53.45	6.49
" " Gesammt-Bahnen	5	64.550·24	18·16.8	13.115	1.107	59.47	8.36
Galizische Karl Ludwigbahn	4	39.569·66	14·64·7	12.309	1.063	52.71	4.43
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	11.436·92	4·50.6	6.492	0.632	31.96	1.47
Buschtěhrader Locomotivbahn	5	86.624·00	32·20.4	8.407	1.767	61.25	13.65
Aussig-Teplitzer	4	50.443·83	17·93.1	11.332	. .	52.26	4.05
Brünn-Rossitzer	5	54.769·50	31·45.6	9.692	2.154	60.55	6.00
Theissbahn	4	20.492·27	13·04·0	10.175	0.927	50.40	3.52
Fünfkirchen-Mohaczer	1	50.249·23	24·62.4	11.771	1.319	64.26	5.46
Graz-Köflacher	3	29.684·59	12·15.9	10.848	1.249	52.47	6.14
Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Wien-Salzburg	3	54.001·00	13·54.5	11.312	0.630	56.12	3.58

Diese mittleren Durchschnittszalen des Brutto-Ueberschusses sind rücksichtlich der Bahn- und Zugsmeilen von untergeordnetem Wert, da hieraus höchstens Vergleichungen der gleichbenaunten Betriebs-Einheiten mit anderen Bahnen Interesse erwecken können. Anders verhält es sich mit den Passagier- und Zentnermeilen; hiedurch erhält man für die Frage Anhaltspunkte, ob der Personen- oder Frachtentarif im Allgemeinen zu hoch oder zu nieder gestellt ist, und in wie weit es in einzelnen Fällen zulässig sei, Frachtermässigungen zur Verkehrsbelebung gestatten zu können, wenn man von den allgemeinen Auslagen und der Fondsverzinsung gänzlich Umgang nehmen will, nämlich dieselben gänzlich vernachlässigt. Diese Brutto-Ueberschuss-Ergebnisse sind selbstverständlich nichts anderes als das Resultat zwischen der Brutto-Einnahme und totalen Regie-Ausgaben, dieselben müssen noch um jenen Antheil vermindert werden, der aus den allgemeinen Fondsauslagen entfällt, welcher bei den meisten Bahnen sogar mehr beträgt, als die Regiekosten des unmittelbaren Bahnbetriebes betragen haben. In gleichem Range stehen die Procente von der Brutto-Einnahme, dann jene vom Kapitals-Aufwande, sie geben die Uebersicht, wenn man von den Procenten des Brutto-Ueberschusses gegenüber der Brutto-Einnahme oder des Kapitals-Aufwandes, Betrachtungen über die Rentabilität einer Bahn überhaupt macht.

§. 38.

Der Gesammt-Brutto-Ueberschuss der österreichischen Eisenbahnen

Summirt man die **Brutto-Ueberschüsse** der österreichischen Eisenbahnen von den letztverflossenen drei Jahren und zieht hieraus die Durchschnittszalen, so ergibt sich, dass der Brutto-Ueberschuss aus den Jahren 1860, 1861 und 1862 von den österreichischen Eisenbahnen betragen hatte:

	Resultirender Brutto-Ueberschuss		
	In Summa	pr Bahnmeile	pr Zugsmeile
am linken Donauufer	26,403.325.04	61,729·84	18·52.0
„ rechten „	16,152.904·92	58,036·73	14·16.2
von den österreichischen Bahnen zusammen	42,556.229·96	60,348·52	16·42.4

Diese mächtige Summe resultirt den Brutto-Ueberschuss pr. anno zwischen der Brutto-Einnahme und den totalen Regie-Ausgaben des unmittelbaren Bahnbetriebes; derselbe ist dazu bestimmt, die allgemeinen und Fondsauslagen zu decken. Betrachtet man diesen erzielten Ueberschuss gegenüber dem hiebei in Verwendung stehenden Kapitals-Aufwande von nahe 543 Millionen Gulden, so findet man, dass sich die österreichischen Bahnen ohne Unterscheidung mit circa 7.82 % rentiren sollten.

Nachdem aber dem vorgenannten Kapitals-Aufwand die totalen gesellschaftlichen Fonds oder verzinsbaren Wertpapiere mit circa 678 Millionen entgegenstehen; so reduzirt sich die oben bezifferte Rente auf 6.27 %; ein Resultat, welches für die österreichischen Bahnen ziemlich günstig spricht. Die Ursachen, warum nur einige von den österreichischen Bahnen solche Ergebnisse haben, werden noch später erörtert werden, so viel ist aber mit aller Zuversicht anzunehmen, dass die bisher im Betriebe stehenden Eisenbahnen einer bessern Entwicklung entgegengehen, daher mit vollem Recht denselben an und für sich die grösste Aufmerksamkeit zu schenken ist.

§. 39.

VI. Gruppe.

Die allgemeinen Auslagen

geben in übersichtlicher Form diejenigen Ausgabs-Summen an, welche mit den Bahnbetriebs-Regiekosten in keiner unmittelbaren Verbindung stehen, sie enthalten, wie aus Rubrik 62 bis 69 zu ersehen ist, nur solche Auslagen, welche von der Totalregie leicht zu trennen waren. Die gedachten Auslagen stehen gegenüber dem direkten Personen- oder Frachten-Verkehr, derselbe mag zu- oder abgenommen haben, in einer gewissen Unabhängigkeit, ausgenommen hievon sind die in Rubrik 62 einbezogene Einkommensteuer und die in Rubrik 63 aufgenommene Tantième, welche nach Massgabe der Betriebs-Ergebnisse repartirt werden. Alle übrigen Ausgabs-Summen stehen in der Regel in keiner directen Verbindung mit der unmittelbaren Betriebs-Regie, wodurch die Anlage dieser an und für sich wichtigen Gruppe gerechtfertigt wird. Bei der Einreichung der Ausgabsposten in die gedachte Gruppe war es unvermeidlich jene, von einigen Bahn-Gesellschaften in die Betriebs-Regie eingerechneten Ausgaben auszuscheiden, und in die allgemeinen oder Fonds-Auslagen aufzunehmen, wovon übrigens das Rubriken-Schema genaue Aufklärung gibt.

Die ermittelten Durchschnittszalen der allgemeinen und Fonds-Auslagen geben folgende Uebersichtstabelle:

	Aus Jahren	Durchschnittszalen der allgemeinen oder Fonds-Auslagen				
		per Zugs-	per Passagier-	per Zentner-	in Percenten der Brutto-Einnahme	in Percenten vom Kapitals-Aufwande
		Meile				
		71	72	73	74	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	10·96.3	5.031	0.507	30.41	6.42
Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Bahnen	5	17·01.7	12.382	1.036	55.78	7.83
Galizische Karl-Ludwigbahn [1]	1	8·94.9	10.293	0.770	34.68	2.18
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4	13·82.4	20.275	2.034	101.32	4.44
Buschtěhrader Eisenbahnen [2]	5	....	....	....	36.28	8.03
Aussig-Teplitzer [3]	4	20·07.0	12.601	....	60.02	5.05
Brunn-Rossitzer	5	27·64.8	8.550	1.002	53.54	5.31
Theissbahn	4	18·03.4	15.409	1.328	69.45	4.48
Fünfkirchen-Mohaczer	1	23·60.0	11.288	1.264	58.73	5.45
Graz-Köflacher	3	13·84.0	12.173	1.423	58.75	6.59
Kaiserin Elisabeth-Westbahn [4]	3	....	14.534	1.202	73.33	5.00

Werden diese arithmetischen Mittelzalen der entfallenden Auslagen auf die Passagier- und Zentnermeile dem Brutto-Ueberschuss pr. Passagier- und Zentnermeile entgegengehalten, so findet man folgende Resultate:

Durchschnittlich entfallender Gewinn oder Verlust auf die Passagier- und Zentr.-Meile, dann in Percenten der Brutto-Einnahme u. in Percenten vom Kapitals-Aufwande.

[1]) Es ist nur das Jahr 1862 in Calcul zu nehmen, weil die vorausgegangenen Jahre aus verschiedenen Umständen nicht massgebend sind, um hieraus einen Vergleich mit anderen Bahnen zu machen.

[2]) Indem in den allgemeinen Auslagen auch die Pferdebahn einbezogen erscheint, für diese aber keine Zugs-, Passagier- und Zentnermeilen angegeben sind, so mussten die betreffenden Rubriken leer bleiben.

[3]) Indem keine Zentnermeilen angegeben wurden, musste die betreffende Rubrik unausgefüllt bleiben.

[4]) Da die Pferdebahn Linz-Budweis keine Zugsmeilen angibt, blieb auch diese Rubrik unausgefüllt.

	Gewinn oder Verlust über alle Auslagen im Durchschnitt			
	per Passagiermeile	per Zentnermeile	in Percenten der Brutto-Einnahme	in Percent. vom Kapitals-Aufwande
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	+ 5.758	+ 0.620	+ 31.17	+ 6.04
Nördliche Staatsbahn, Gesammtlinien	+ 0.733	+ 0.072	+ 3.69	+ 0.53
Galizische Karl-Ludwigbahn	+ 5.450	+ 0.093	+ 17.78	+ 1.09
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	— 13.783	— 1.403	— 69.36	— 2.97
Buschtěhrader Eisenbahn	. . .	. . .	+ 24.97	+ 5.02
Aussig-Teplitzer	— 1.460	. . .	— 6.75	— 0.43
Brünn-Rossitzer	+ 1.141	+ 0.232	+ 7.31	+ 0.69
Theissbahn	— 4.974	— 0.101	— 19.45	— 1.36
Fünfkirchen-Mohaczer	+ 0.486	+ 0.055	+ 2.55	+ 0.41
Graz-Köflacher	— 1.324	— 0.175	— 6.28	— 0.45
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	— 3.222	— 0.132	— 17.41	— 1.42

Die vorstehende tabellarische Zusammenstellung enthält die Durchschnitts-Resultate der Gesammtgebarung, sie gibt nämlich die Uebersicht, wenn von der Brutto-Einnahme die unmittelbaren Regie-Ausgaben, dann die allgemeinen Fonds-Auslagen in Abzug gebracht werden, in wieweit der Personen- oder Frachten-Verkehr Gewinn oder Verlust bringend gewesen war.

Gewinn- oder Verlust-Resultate auf die Passagier- u. Zentner-Meile aus dem Jahre 1862.

Werden dieselben Zusammenstellungen von dem Jahr 1862 gemacht, so ergeben sich folgende Resultate:

	Gewinn oder Verlust über alle Auslagen im Jahre 1862			
	pr. Passagiermeile	pr. Zentnermeile	in Percenten der Brutto-Einnahme	in Percent. vom Kapitals-Aufwande
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	+ 5.130	+ 0.482	+ 26.97	5.31
Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Linien	— 0.504	— 0.055	— 3.28	— 0.44
Galizische Karl-Ludwigbahn	+ 5.405	+ 0.405	+ 17.78	+ 1.69
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	— 11.302	— 1.093	— 58.50	— 2.66
Buschtěhrader Eisenbahn	. . .	. . .	+ 22.14	+ 5.06
Aussig-Teplitzer	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünn-Rossitzer	+ 1.012	+ 0.250	+ 6.43	+ 0.61
Theissbahn	— 3.123	— 0.338	— 33.85	— 2.27
Fünfkirchen-Mohaczer	+ 0.480	+ 0.033	+ 2.53	+ 0.24
Graz-Köflacher	— 0.256	— 0.029	— 1.26	— 0.18
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	— 0.551	— 0.031	— 3.29	— 0.24

Diese Betriebs-Ergebnisse zeigen, dass die nördliche Staatsbahn, die Pardubitz-Reichenberger, die Theissbahn, die Graz-Köflacher, dann die Kaiserin Elisabeth-Westbahn im Jahre 1862 weder aus dem Personen- noch Lasten-Verkehr soviel aus dem Brutto-Ueberschuss erübrigt haben, dass sie die Zinsen der Wertpapiere zu bestreiten im Stande waren. Diese Nachweisungen können ferner rücksichtlich der bezifferten Einheiten aus der Passagier- oder Zentnermeile, bei der Tarifsbeurtheilung von Nutzen sein und bei dem Umstande, dass dieselben aus den gesellschaftlichen Betriebs-Gebarungen selbst entnommen, und mit den Endresultaten der gesammten Betriebs-Ergebnisse übereinstimmend sind, als massgebende Resultate für weitere Nachforschungen dienlich werden.

§. 40.

Vergleichung der allgemeinen Auslagen mit der Total-Regie.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, eine summarische Vergleichung oder Entgegenhaltung der Total-Regie des unmittelbaren Bahnbetriebes (Rubrik 33) mit den allgemeinen oder Fonds-Auslagen (Rubrik 70) anzustellen, woraus man die hervorragende Wichtigkeit der einen oder andern von den Haupt-Ausgaben bei Eisenbahnen entnehmen wird. Zu diesem Behufe sollen die in Rede stehenden Auslagen von den österreichischen Bahnen nur von dem letztverflossenen Jahre 1862 genommen werden, und zwar hatte die

	Total-Regie-Ausgaben. Summe Rubr. 33	Allgemeine Auslagen. Summe Rubr. 70	Die allgemeinen Auslagen betragen mehr oder weniger als die totalen Regie-Ausgaben
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6,353.630·11	5,084.466·20	— 1,269.163·91
Nördliche Staatsbahn, Gesammt-Linien [1])	7,496.674·49	11,667.738·62	+ 4,171.064·13
Galizische Karl-Ludwigbahn [2])	1.703.273·81	1,235.214·61	— 468.059·20
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	646.368·51	1,000.806·61	+ 354.438·10
Buschtěhrader Bahn	327.416·31	262.449·70	— 64.966·61
Aussig-Teplitzer	149.998·78	203.269·06	+ 53.270·28
Brünn-Rossitzer	133.318·40	165.503·58	+ 32.185·18
Theissbahn	1,602.974·93	2,244.522·70	+ 641.547·77
Südl. Staatsbahn, Gesammt-Linien	8,475.049·33	10,356.907·83	+ 1,881.858 50
Fünfkirchen-Mohaczer	254.151·04	385.323·92	+ 131.172 88
Graz-Köflacher	162.747·67	216.654·00	+ 53.906·33
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	2,847.393·97	3.380.049·08	+ 532.655·11

Hieraus wird ersichtlich, welchen Einfluss die allgemeinen oder Fonds-Auslagen auf die Rentabilitäts-Fähigkeit nehmen, wenn die Brutto-Einnahmen zugleich mit in Betracht genommen werden. Die Regie-Ausgaben können durch angestrengtes Anstreben verbessert d. h. vermindert werden, was von den allgemeinen oder Fonds-Auslagen nicht angestrebt werden kann; da überhaupt eine Herabminderung derselben, ohne den ausgegebenen Effekten oder Wertpapieren ihre Verzinsung zu schmälern, nicht erreicht werden kann.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Buschtěhrader Eisenbahn allein sind die allgemeinen oder Fonds-Auslagen geringer als die totalen Regie-Ausgaben, bei allen andern Bahnen ist das Gegentheil der Fall.

§. 41.

Summarischer Ueberblick der allgemeinen oder Fonds-Auslagen.

Welche Gegenstände zu deu allgemeinen Auslagen gezält werden, ist in dem Tableaux ersichtlich und bereits mehrfach besprochen worden. Nimmt man

---

[1]) Bei der nördlichen Staatsbahn ist in den namhaften Mehranslagen von fl. 4,171.664·13 auch die Verzinsung des zu andern Zwecken, als zum Eisenbahnbetrieb verwendeten Kapitals von fl. 38,394.262·72 einbezogen (siehe §. 5), welche obige Summe wesentlich vermindert.

[2]) Bei der galizischen Karl Ludwigbahn ist zu bemerken, dass diese Bahn pro 1862 noch ein unverzinsliches Kapital von fl. 13,849.344·40 in Verwendung hatte, welches die nachgewiesene geringere Ausgabe für die allgemeinen Fouds-Auslagen gegenüber der Total-Regie nur illusorisch gemacht hat. Diese Bahn wird von dem Moment, als die Rückzalungen an den Staat durch Emission neuer Actien eintreten werden, gleichfalls eine grössere Summe für die allgemeinen Fonds-Auslagen, gegenüber der Bahnbetriebs-Regie, wie alle andern österreichischen Bahnen nachweisen.

den Durchschnitt von den Jahren 1860, 1861 und 1862, so ergibt sich, dass die österreichischen Eisenbahnen

	Durchschnitt der allgemeinen Auslagen pr. anno	
	In Summa	pr. Zugsmeile
am linken Donauufer	21,281.129·38	14·57.5
„ rechten „	12.138.043·83	10·58.9
von den österreichischen Bahnen zusammen	33,419.173·21	12·84.5

für die allgemeinen und Fonds-Auslagen zu tragen hatten, und hält man diese Auslagen dem Brutto-Ueberschusse entgegen, so findet man, dass nach Abzug aller Auslagen, einschliesslich der Zinsen der Wertpapiere, ein Netto-Ueberschuss von nahe 9.127 Millionen erübrigt wurde, welcher auf ein Actien-Kapital von 384 Millionen als Superdividende zu vertheilen war, das ist 2.3 % Dividende entsprechen würde.

§. 42.

VII. Gruppe.

Der Netto-Ertrag

ist das Endresultat aus der erzielten Brutto-Einnahme (Rubr. 10) nach Abzug der unmittelbaren Betriebs-Regiekosten (Rubr. 33) u. der allgemeinen Auslagen (Rubr. 70).

Nachdem einige der österreichischen Bahnen passiv sind, d. h. dass sie nicht im Stande waren, die allgemeinen Auslagen inclusive der garantirten 5 %igen Zinsen vollzälig zu decken, so war es geboten, die vom Staate geleistete Subvention (Rubr. 75) als positiven Eingang dem Netto-Ertrag einzuschalten. Bei den Activ-Bahnen, nämlich bei denjenigen, welche nebst den allgemeinen Auslagen und normalen Zinsen noch einen Netto- oder Dividenden-Ueberschuss resultiren, und welchen noch Summen aus andern Quellen, oder Ueberträgen von früheren Betriebsjahren zur Verfügung standen, war es gleichsam geboten, der bessern Uebersicht wegen diese Summen der Netto-Ertrags-Gruppe beizusetzen. (Rubr. 76). Im Rubriken-Schema findet man die Aufklärungen, woher die aus andern Quellen erzielten Reinerträgnisse stammen, daher keine weitere Aufklärung hierüber nöthig ist.

Die in Rubr. 77 aufgeführten rothen Summen sind die Reinerträgnisse der Eisenbahnen, welche zu der Dividenden-Repartition für die Actien zur Disposition standen.

Die in dieser Rubr. aufgeführten Summen werden überdiess noch durch die in Rubrik 76 mit schwarzen Zalen ausgeworfenen Summen vermehrt, nachdem dieselben Zuflüsse aus andern Quellen sind, oder sie werden vermindert durch die in Rubr. 76 mit blauen Zalen ersichtlich gemachten Summen, wenn dieselben reservirt oder zu einer andern Verwendung in das folgende Jahr zu übertragen sind. Die in dieser Weise resultirenden Summen sind diejenigen, woraus die endgiltige Dividendenvertheilung ermittelt wurde.

Die in Rubr. 77 schwarz bezeichneten Reinerträgniss-Summen sind die eigentlichen Verluste oder Abgänge, [1]) welche entweder aus andern Quellen ergänzt oder durch die Subvention des Staates gedeckt wurden.

Die Rubriken 78, 79 und 80 sind aus den allgemeinen Resultaten zur Uebersicht und Vergleichung in statistischer Beziehung von untergeordnetem Werte.

Die Rubr. 81 und 82 geben die Verhältnisse an, wie sich die Endresultate gegenüber der Brutto-Einnahme und dem Kapitals-Aufwande verhalten. In diesen zwei Rubriken gehören die rothen Zalen den Activ-Bahnen und die schwarzen den Passiv-Bahnen zu.

Die Tabelle in §. 15 gibt diese Verhältnisse in übersichtlicher Form von den Bahnen an, und die Rubr. g dieser Tabelle enthält noch das Verhältniss der Actien zum Kapitals-Aufwand, welches gegenüber der Dividenden-Vertheilung massgebend ist.

Eine weitere Erörterung dieser Gruppe dürfte nicht nöthig sein, da die Rubriken ohnehin selbstverständlich sind.

§. 43.

Summarischer Ueberblick über die Netto Erträgnisse der österr. Eisenbahnen überhaupt

Werden die Bahnen im Ganzen überblickt, so ersieht man, dass anno 1862 die österreichischen Eisenbahnen

	an Subvention	aus andern Quellen oder Ueberträge aus früheren Jahren	Reinerträgnisse
	75	76	77
am linken Donauufer	1,163.300·00	1,081.096·81	2,823.720·00
„ rechten „	1,030.900·00	1,976.831·22	3,814.093·49
Zusammen	2,194.200·00	3,057.928·03	6,637.813·49

nachgewiesen haben.

Hält man die Subventions-Summe Rubr. 75 mit . . . fl. 2,194.200·00
den Steuern und Abgaben Rubr. 62 . . . . fl. 2,913.471·39
entgegen, so findet man, dass die vom Staate eingehobenen Steuern, die Subventionen, als den 4% igen verzinslichen Vorschuss, um fl. 719.271·39 überstiegen haben.

Aus diesem ist ferner zu entnehmen, dass die österreich. Eisenbahnen einen Netto-Ertrag über die laufenden 5% igen Zinsen der Wertpapiere von fl. 6,637.813·49 gehabt haben, welcher im Durchschnitt in den Jahren 1860 u. 1861 fl. 10,412 000·00 betragen hatte.

Diese Betrachtung hat nur in so ferne einen Sinn, wenn man sich denkt, dass sämmtliche Bahnen das Eigenthum des österreichischen Staates, oder das einer einzigen Gesellschaft wären. Sie führt demnach zu der andern Bemerkung, dass es mit der Rentabilitäts-Fähigkeit der Bahnen im ganzen österreichischen Kaiserstaate nicht so schlecht aussieht, da die Bahnen über die 5% igen Zinsen noch nahe 1½% Superdividende abgeworfen haben.

[1]) Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stellen die schwarzen Summen die Restbeträge dar, welche der Staat ausser der geleisteten Subvention noch zu ergänzen hatte. Der Abgang betrug pro 1862 fl. 607.995·76

§. 44.

VIII. Gruppe.

Gesellschafts-Fonds.

Die gesellschaftlichen Kapitalien in Effekten oder Wertpapieren bestehen aus Actien, Prioritäten und Lotterie-Anlehen, dann aus dem Pensionsfond, Reservefond, endlich dem Amortisations- oder Tilgungsfond und den zu dieser Rubrik gezälten diversen Fonds. Die letztgenannte Rubr. 89 bedarf einer Aufklärung, und zwar besteht ein Amortisationsfond in Wirklichkeit nur bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, alle übrigen Bahnen haben keinen Fond zur Amortisations-Verfügung. Die in derselben Rubrik bei den nachgenannten fünf Bahnen aufgeführten diversen Fonds betreffen:

a) Bei der nördlichen Staatsbahn: das Provisions- und Unterstützungs-Institut, dann den Krankenfond der Wiener Maschinen-Fabrik;

b) Bei der Buschtěhrader Bahn den Handwerker-Unterstützungs-Fond;

c) Bei der Brünn-Rossitzer, Theissbahn und Kaiserin Elisabeth-Westbahn den Krankenfond.

Der Actienfond Rubr. 83 ist bei den ertragsfähigen Activ-Bahnen das bevorzugte Papier, weil der Netto-Ertrag oder Ueberschuss auf die Actien allein als Superdividende repartirt wird. Bei den Passiv-Bahnen aber, welche keine Subvention des Staates geniessen, hat das Actienpapier allein den Ausfall zu tragen, daher das nachtheiligste Papier. Diese Eigenschaft der Actienpapiere haben auf die Schwankungen des Actiencurses den wesentlichsten Einfluss.

Das gesammte Actien-Kapital der österreichischen Bahnen zusammen beträgt fl. 417,346.318·93 oder $55._{74}$ % von den totalen Gesellschafts-Fonds (Rubr. 86).

Die Prioritäten und Lotterie-Anlehen gegen die Gesellschafts-Fonds.

Die Prioritäten fl. 296,731.480·70 betragen $39._{65}$ % von den totalen Gesellschafts-Fonds. Bei einigen Bahnen, wie z. B. bei der nördlichen Staatsbahn betragen die Prioritäten 47 %, bei der südlichen Staatsbahn $42._{77}$ %, bei der Theissbahn einschliesslich des Lotterie-Anlehens (wenn man die $10\frac{1}{2}$ Millionen Gulden für nicht begebene Actien vom Totalfond in Abzug bringt) sogar $75._{24}$ % bei der böhmischen Westbahn betragen dieselben 50 % und endlich bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn $58._{30}$ % von den beziehenden Gesellschafts-Fonds.

§. 45.

Die Wertpapiere überhaupt gegenüber dem Kapitals-Aufwande

Eine zweite Betrachtung der Wertpapiere und Effecten, und der diversen Gesellschafts-Fonds, gegenüber dem in Verwendung stehenden Kapitals-Aufwande dürfte gleichfalls nicht ohne Interesse sein. Die nachstehende Tabelle zeigt für das Jahr 1862, in welchem Verhältniss die verschiedenen Fonds zum Kapitals-Aufwande stehen.

	Das Actien-Kapital	Die Prioritäten	Die Lotterie Anlehen	Die Gesellschafts-Fonds-Summe	Der Pensions-Fond	Der Reserve Fond	Die Amortisations- und diversen Fonde
	In Percenten vom Kapitals-Aufwande						
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	74.03	26.62	. . .	100.65	1.38	0.43	0.51
Nördliche Staatsbahn, Gesammtbahnen[1])	67.72	60.21	. . .	127.93	0.73	0.99	0.32
Galizische Karl-Ludwigbahn [2])	55.05	36.42	. . .	91.40	0.79	0.62	. . .
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	74.87	9.44	14.90	99.21	0.24	. . .	. . .
Buschtěhrader Eisenbahn [3])	87.50	. . .	. . .	87.50	0.18	7.21	0.11
Aussig-Teplitzer [4])	60.19	22.54	. . .	82.73	0.64	3.27	. . .
Böhmische Westbahn	55.14	55.14	. . .	110.28	. . .	. . .	0.06
Brünn-Rossitzer	5.18	96.77	. . .	101.95	. . .	0.19	0.51
Theissbahn [5])	24.15	36.85	36.66	97.66	4.21	. . .	. . .
Südliche Staatsbahn, Gesammtbahnen [6])	57.57	42.61	. . .	100.18	0.09	1.39	. . .
Fünfkirchen-Mohaczer [7])	. . .	. . .	. . .	100.00	. . .	4.24	. . .
Graz-Köflacher [8])	105.60	29.30	. . .	134.90	0.04	0.45	. . .
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	38.02	41.96	19.10	99.08	0.20	0.14	0.03

§. 46.

Die diversen Conti.

Die in Rubr. 90 und 91 angeführten diversen Conti betreffen die Creditoren und schwebenden Schulden, und die bis Ende 1862 der Pardubitz-Reichenberger Bahn, der Theissbahn und der Kaiserin Elisabeth-Westbahn aus der Staatsgarantie geleisteten Subventions-Summen, welche im Totale fl. 4,523.900·00 betragen, wobei die der böhmischen Westbahn allenfalls zu leistende Summe nicht eingerechnet werden konnte, weil die Fixirung dieser Summe durch die schwebende Verhandlung mit der Bau-Unternehmung und mit der Staatsverwaltung noch keine Austragung erhalten hat.

In der Rubr. 90 befinden sich bei mehreren Bahnen mit blauen Ziffern ausgesetzte Summen, welche als Activposten der Gesellschaften anzusehen sind.

Die übrigen Rubr. 92 und 93 sind selbstverständlich.

---

[1]) Indem von dem Gesellschafts-Fond circa 38.1 Millionen (siehe §. 5) für andere Zwecke als für Eisenbahnen verwendet wurden, so erscheint obige Verhältnisszal im Vergleich zu andern Bahnen grösser.

[2]) Obiges Percent-Verhältniss zeigt, dass die Gesellschafts-Fonds-Summe kleiner ist, als der Kapitalsaufwand, welches in §. 5 aufgeklärt ist.

[3]) Die geringe Percentzal rührt daher, weil diese Gesellschaft schon fl. 64.575·— Actien amortisirt und über 200.000 fl. aus dem Reservefond für den Eisenbahnbau verwendet hat.

[4]) Bei dieser Bahn beträgt die Gesellschafts-Fonds-Summe nur 82.73 % vom Kapitalsaufwand, weil zu Gunsten des letzteren fl. 250.427·75 schwebende Schulden und fl. 171.574·80 Gewinn bei Begebung von Prioritäten verwendet wurden.

[5]) Bei Berechnung dieser Percentzalen wurden die 10½ Millionen Gulden noch nicht begebener Actien, ausgeschlossen.

[6]) Als Kapitalsaufwand wurden die Kosten des Baues und der ersten Einrichtung für alle im Betriebe stehenden und im Baue befindlichen Bahnen per fl. 261.477.671·10 in Rechnung genommen.

[7]) Da die Fonds dieser Bahn in jenen der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft enthalten sind, so ist der Eisenbahn-Kapitalsaufwand und die Fonds-Summe dieser Bahn gleich gross in Rechnung.

[8]) Die Gesellschafts-Fonds-Summe zeigt sich gegen den Kapitalsaufwand desshalb so gross, weil von dieser die Kosten der Berghaue etc. bestritten wurden (siehe §. 5).

Tableaux III.₁ und III.₂.

Statistische Vergleichung einzelner Bahn-Betriebs-Zweige.

IX. und X. Gruppe.

§. 47.

Eine Uebersicht der Kosten von den hervorragenden und überhaupt markirten Betriebs-Zweigen wird den Fachmännern bei Anstrebungen von Verbesserungen in der Oekonomie nur erwünscht sein können.

Die vorliegenden Betriebs-Rechnungen der österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften lieferten hiezu die Anhaltspunkte, um aus den Contirungen die betreffenden Ausgabsposten auf die verschiedenen Zweige zu übertragen. Im Rubriken-Schema sind die Gegenstände speziell benannt, welche dem einen oder andern Zweige zugezält wurden.

Eine Trennung, welche Ausgabsposten den Personen-Verkehr und welche den Lasten-Verkehr betreffen, ist leider, wie schon bei einer andern Gelegenheit bemerkt wurde, in den vorliegenden Rechenschafts-Berichten nicht von allen Bahnen zu finden, sondern es haben nur einige Bahnen, und da nur von einzelnen Betriebs-Zweigen Nachweisungen gegeben, welche Ausgaben den Personen- und welche den Lasten-Verkehr betreffen.

Die nachfolgende Tabelle im §. 48 wird das eben Bemerkte ersichtlich machen.

Um eine Vergleichung der gedachten Betriebs-Zweige überhaupt durchführen zu können, musste auf die Trennung des Personen- und Lasten-Verkehrs verzichtet werden, daher die in den Tableaux III. hervorgehobenen 7 Betriebszweige den gesammten Verkehr enthalten.

In diesen Tableaux sind ersichtlich gemacht die betreffenden Kosten-Summen, die entfallenden Beträge auf die Bahn- und auf die Zugsmeile, endlich die Percentual-Verhältnisse von der Brutto-Einnahme für die Beamtenregie, die Zugförderung, die Bahnerhaltung, die Reparatur der Fahrbetriebsmittel, den Expeditionsdienst, dann für den Brennstoff-Verbrauch und für den Verbrauch an Beleuchtung-, Putz- und Schmier-Materiale. Die entfallenden Kosten auf die Bahnmeile und auf die Zugsmeile sind relative Resultate, welche aus den Bahnlängen und aus den zurückgelegten Zugsmeilen überhaupt bestimmt werden mussten, und obgleich die Personen-Zugsmeilen und die Lastenzugs-Meilen bekannt sind, so war doch die diessfällige Ermittlung der Kosten pr. Zugsmeile für den Personen- und für den Lasten-Verkehr nicht möglich, weil die beziehenden Kosten-Summen nicht gegeben wurden. Die Percentual-Verhältnisse der genannten Betriebs-Zweige von der Brutto-Einnahme sind übrigens von dem Personen- und Lasten-Verkehr unabhängige, nämlich selbständige Betrachtungen, welche keine andere Bedeutung haben können, als die Theilausgaben jedes Betriebs-Zweiges von der Brutto-Einnahme gewissermassen kennen zu lernen.

Die vorgenannten Betriebs-Zweige sind in den Rubriken mit Beihilfe des Rubriken-Schema's so deutlich und klar beschrieben, dass eine weitere Erörterung hierüber nicht nöthig sein wird.

Aus diesen Rubriken ersieht man ferner von den Jahren 1858—1862 die diessfälligen Resultate bei jedem der genannten Betriebs-Zweige, soweit die Bahn-Gesellschaften hierüber Rechenschaft gegeben haben, daher eine besondere Ermittlung von mehrjährigen Durchschnitten wertlos erscheint.

§. 48.

Kostenausweisung einiger Betriebszweige, auf den Personen- und Frachtenverkehr reduzirt.

Nachdem einige Bahn-Gesellschaften mehrere Ausgabsposten für den Personen- und Lasten-Verkehr abgesondert gegeben haben, so wird es von Interesse sein, wenigstens diese Daten pro 1862 zur statistischen Zusammenstellung zu benützen.

	Für den Personen-Verkehr				Für den Frachten-Verkehr			
	Kosten-Summe	pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	In Percent. der Brutto-Einnahme	Kosten-Summe	pr. Bahnmeile	pr. Zugsmeile	in Percent. der Brutto-Einnahme
Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1])								
Zugförderung	479.360·30	5.810·42	3·41.2	13.04	1.174.172·07	14.232·39	3·59.7	10.04
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	378.900·30	4.592·73	2·69.7	10.31	1,003.053·96	12.158·23	3·07.3	8.57
Expeditionsdienst	141.326·56	1.713·05	1·00.6	3.84	597.352·35	7.240·63	1·83.0	5.11
Brennstoff	156.099·51	1.892·11	1·11.1	4.25	386.298.79	4.682·41	1·18.2	3.30
Schmier- und Putz-Material	33.381·46	404·62	0.23.7	0.91	114.193·59	1.384·16	0·35.0	0.98
Nördliche Staatsbahn [3])								
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	463 253·31	2.654·75	1·87.4	7.49	1.266.569·95	7.582·80	2·95.6	10.35
Galizische Karl-Ludwigbahn [3])								
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	53.701·30	1.130·55	1.64.3	5.44	188.812·45	3.974·98	1·81.1	7.31
Süd-Norddeutsche Verbind.-B. [3])								
Zugförderung	66.126·79	2.449·14	2·04.6	22.06	88,280·00	3,269·63	2·39.7	12.54
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	55.256·69	2.046·54	1·70.9	18.91	93.173·06	3,450·85	2·52.8	13.24
Expeditionsdienst	13.500·49	500·02	0·41.8	4.02	47.259·84	1,750·36	1.28.3	6.72
Theissbahn								
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	142.003·75	1.849·97	2·42.1	11.08	160.504·50	2.090·99	2·70.3	9.91
Graz-Köflacher [3])								
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	5.426·99	986·72	1.19.4	8.06	11.542·51	2,098·64	0·90.0	3.43
K. E. Westb. Wien-Salzb.-Passau								
Zugförderung [2])	426.999·47	8.093·24	3·57.5	18.32	382.236·13	7,244·81	3·76.2	13.87
Repar. der Fahrbetr.-Mittel	198.276·25	3.758·08	1·66.0	8.51	168.131·70	3,186·73	1·65.4	6.10
Expeditionsdienst	129.686·55	2.458·05	1·08.6	5.56	206.677·20	3.917·31	2·03.4	7.50
Beleucht., Schmier- u. Putz-M.	38.206·32	724·15	0·32.0	1.64	37.435·92	709·53	0·36.8	1.36

Diese Tabelle gibt in den Kosten der Zugsmeile und in den Percenten von der Brutto-Einnahme mehrere interessante Aufklärungen, z. B. sagt diese Tabelle, dass die Zugförderungs-Kosten pr. Zugsmeile beim Personen-Verkehr geringer sind,

[1]) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei den Zugförderungskosten nur den Brennstoff und das Schmier-Material für den Personen- und Frachten-Verkehr specialisirt angegeben, alle übrigen Ausgaben für die Zugförderung wurden nach Verhältniss der Zugsmeilen auf den Personen- und Frachten-Verkehr repartirt. Dieselbe Repartition ist mit den Kosten des Putz-Materials geschehen.

[2]) Bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn ist in Betreff der Zugförderung nur der Personen- und Lastenzugs-Dienst, dann das Schmier- und Beleuchtungs-Material für Wägen, für beide Verkehrsarten getrennt angegeben. Die Ergänzung auf die Totalsumme ist nach den betreffenden Zugsmeilen für den Personen- und Frachten-Verkehr getrennt worden.

[3]) Die nördliche Staatsbahn, die galizische Karl Ludwigbahn, die Pardubitz-Reichenberger Bahn, die Graz-Köflacher und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn geben sämmtlich nur die Reparaturskosten für Personen- und Lastwagen getrennt an, die Reparaturskosten der Locomotive, die Werkstätten-Leitung etc. ist ebenfalls wie vor nach Verhältniss der Zugsmeilen für den Personen- und Frachten-Verkehr ermittelt worden.

als die gleichgenannten Kosten beim Lasten- oder Frachten-Verkehr, während die Zugförderungs-Kosten in Percenten der Brutto-Einnahme ein entgegengesetztes Verhältniss nachweisen; d. h. von der Brutto-Einnahme nimmt der Lasten-Verkehr ein geringeres Percent in Anspruch als der Personen-Verkehr. Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich rücksichtlich der Zugförderungs-Kosten pr. Zugsmeile dahin, wenn man berücksichtiget, dass beim Personen-Verkehr auf eine Zugsmeile (Rubr. 134)

bei der Nordbahn . . . . 13.712 Personen
bei der Pardubitz-Reichenberger . . . 8.948 „
bei der Wien-Linz-Salzburg-Passauer . 9.206 „ entfallen, während beim Lasten-Verkehr mit einer Zugsmeile (Rubr. 141) auf denselben Bahnen 108.12—101.88 und 85.91 Zentner befördert wurden, oder mit andern Worten: es müssen beim Personen-Verkehr verhältnissmässig mehr Zugsmeilen gemacht werden, als bei dem Lasten-Verkehr, was auch damit sich erklären lässt, weil die Lastenzüge vollbelasteter verkehren, während die Personenzüge unvollzälig besetzt sind; ferner darf nicht übersehen werden, dass die Brennstoff-Kosten pr. Zugsmeile beim Lasten-Verkehr, welche in den Kosten pr. Zugsmeile inbegriffen sind, höher zu stehen kommen als beim Personen-Verkehr. Die Ursache warum sich die Percent-Verhältnisse der Zugförderungs-Kosten des Frachten-Verkehrs von der Brutto-Einnahme kleiner als jene aus dem Personen-Verkehr beziffern, liegt analog darin, dass die Bahnen in der Regel mit dem Lasten-Verkehr eine 2- bis 3fach grössere Brutto-Einnahme als bei dem Personen-Verkehr erzielen, daher die resultirenden Quotienten in Percenten des Lasten-Verkehres auch verhältnissmässig kleiner werden müssen.

Aus der vorstehenden Tabelle ersieht man endlich, dass nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Pardubitz-Reichenberger und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn von mehreren Betriebs-Zweigen detaillirtere Ausgabsposten bekannt gegeben haben, und dass die nördliche Staatsbahn, die galizische Karl-Ludwigbahn, die Theissbahn und die Graz-Köflacher Bahn nur über die Reparatur-Kosten der Fahrbetriebsmittel zum Theil Nachweisungen lieferten.

Die Kosten des Expeditionsdienstes pr. Zugsmeile für den Personen- und Lasten-Verkehr sind für den Lasten-Verkehr grösser, was damit erklärbar ist, weil in den Frachten-Expeditionsdienst die gesammten Auslagen für Besoldung der Expeditsbeamten und Diener, Löhnungen der Oberpacker, Packer, des Auf- und Ablade-Personales, Schreibmaterialien, Drucksorten, Bücher, Porti etc., dann die Erhaltung der Magazins-Requisiten und des Deckzeuges etc. einbezogen sind. Diese Ausgaben für den Frachtenverkehr sind wesentlich grösser als für den Personen-Verkehr, was leicht erklärbar ist.

Tableau IV.

Statistische und proportionale Vergleichung mehrerer Verkehrs-Einheiten aus den Betriebsjahren 1861 und 1862.

XI. und XII. Gruppe.

§. 49.

In diesem Tableau ist eine vollständige Uebersicht der sämmtlichen Verkehrs-Einheiten aus den Betriebs-Leistungen, aus den Bewegungen, Einnahmen und Ausgaben in gedrängter Nebeneinander-Stellung zu finden, welche Zusammenstellung

zur Vergleichung der Verkehrs-Einheiten überhaupt, und zur proportionalen Vergleichung derselben von einer Bahn mit jenen einer andern Bahn dienlich ist. Sollen die Leistungen und resultirenden Verkehrs-Einheiten einer Bahn mit den gleichnamigen Einheiten einer andern Bahn verglichen werden, so kann es nur dann von einigem Wert sein, wenn diesem Vergleiche ein bestimmter Factor zu Grunde gelegt ist, d. h. es können die Leistungen einer Bahn in Zugs- oder Achsenmeilen nur dann in Vergleichung mit den Zugs- oder Achsenmeilen einer andern Bahn gebracht werden, wenn gleiche quantitative Belastung zu Grunde liegt; z. B. die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat anno 1862 zur Beförderung von 35,293.089 Ztr. 326.436 Zugsmeilen und 29,919.603 Achsenmeilen verwendet, woraus pr. Zugsmeile fl. 13·60.3 und pr. Achsenmeile fl. 0·18.04 Regie-Kosten entfallen; wie viele Zugsmeilen hätte die nördliche Staatsbahn auf der Brünn-Olmütz-Bodenbacher Linie bei den beförderten 20,605.117 Zentnern, oder die galizische Karl-Ludwigbahn bei den beförderten 4,985.640 Zentner, oder die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bei den beförderten 3,753.320 Zentnern u. s. w. zu machen nothwendig gehabt, wenn die Bahngefällsverhältnisse unberücksichtigt gelassen werden. Die Rubr. 173 und 174 beantworten diese Fragen für die Zugs- und für die Achsenmeilen, und es geht hieraus hervor, dass die Nordbahn verhältnissmässig der beförderten Quantitäten eine geringere Anzal Zugsmeilen gemacht hatte als die andern Bahnen faktisch gemacht haben, oder mit andern Worten: die Nordbahn hatte ihre Lastenzüge, auf die Zugsmeile reduzirt, mehr belastet, als die andern oben genannten Bahnen. Die Rubr. 179 gibt die proportionalen Kosten pr. Zugsmeile in Percenten der wirklichen Regiekosten an, woraus zu ersehen ist, in welchem Verhältniss die Verkehrsleistungen der Nordbahn gegenüber den beförderten Quantitäten bei andern Bahnen stehen.

Wenn auch diese speculativen Betrachtungen keine positiven Behauptungen angeben können, weil hier mehrere Factoren unberücksichtigt geblieben, so sind dieselben doch so weit zu gebrauchen, dass man in statistischer Beziehung Anhaltspunkte gewinnt, um den Gegenstand der Frage des proportionalen Verkehrs-Verhältnisses weiter verfolgen zu können, wobei man zu Resultaten gelangen wird, welche bei den Vergleichungen der Verkehrs-Einheiten zu interessanten Aufklärungen führen.

In diesem Tableau sind noch mehrere Verkehrs-Einheiten aufgenommen, welche in den Haupt-Tableaux I und II nicht enthalten sind, und zwar geben die Rubr. 130 bis 137 von dem Personen-Verkehr speziell für sämmtliche Bahnen an: wie viele Personen auf die Zugs-Achsen uud Passagiermeile, dann auf die laufende Achse entfallen sind, ferner wie viele Sitzplätze pr. Achse (Rubr. 134) vorhanden sind und endlich wie viel Percente der vorhandenen Sitzplätze (Rubr. 135) besetzt waren; endlich wie viele Bahnmeilen eine Person oder ein Reisender ohne Unterschied der Wagenklasse befahren hat, und wie viele Percente von der Bahnlänge eine Person benützte.

Die analogen Verkehrs-Einheiten sind auch aus dem Frachten-Verkehr in den Rubr. 141—148 zu finden, und gewähren für den Lasten-Verkehr eine gleiche Uebersicht.

Die resultirenden Zalen der gedachten Verkehrs-Einheiten vom Personen- und Lasten-Verkehr stehen in diesem Tableau so übersichtlich über und nebeneinander, dass noch detaillirtere Aufzälungen in der Beschreibung für allfällige beliebige Vergleichungen gänzlich überflüssig erscheinen.

Aus diesem Tableau ist ferner zu bemerken, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich ihrer Verkehrsleistungen sowohl im Personen- als Frachten-Verkehr alle andern Bahnen übertrifft. auffallend bleibt nur, warum die Regiekosten der Nordbahn bei den vorhandenen verhältnissmässig grössten quantitativen Bewegungen unter den grösseren und längeren Bahnen, höher als bei den meisten andern Bahnen stehen: ausgenommen hievon ist von den Regie-Kosten pr. Zugsmeile gesprochen, nur die Theissbahn, deren Quote pr. Zugsmeile anno 1862 jener der Nordbahn ganz gleich steht.

§. 50.

Allgemeine und Schlussbemerkungen über die Betriebs-Ergebnisse der österr. Eisenbahnen.

Die mannigfaltigen Erörterungen und Betrachtungen über die Betriebs-Ergebnisse dürften den Fachmann auf manche Dinge aufmerksam machen, welche hier nicht berührt werden konnten, da der Umfang dieses Werkes zu gross und der Inhalt für Viele zu ermüdend geworden wäre.

Uebrigens kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass dieses vorliegende vergleichende statistische Werk aus der Zeitperiode von 1858 bis 1862 das erste Werk in dieser übersichtlichen Form ist, welches die ausführlichsten statistischen Angaben der Bau- und Betriebs-Ergebnisse der österreichischen Eisenbahnen enthält, als solches daher einer Vervollständigung und mannigfaltigen Verbesserungen in einer spätern Periode nicht entgehen wird.

Statistische Zusammenstellung

über den

Bau und die Betriebs-Einrichtungen der österreichischen Eisenbahnen.

§. 51.

Der Bau der Locomotiv-Eisenbahnen in Oesterreich hat mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anno 1836 begonnen, bald darnach ist die Wien-Gloggnitzer, die ungarische Centralbahn und die lomb.-venetianische Bahn entstanden. Kurze allgemeine Bemerkungen über die ältere Eisenbahnen

Im Jahre 1842 hatte der Staat den Entschluss gefasst, die Ausführung und Vervollständigung des österreichischen Eisenbahn-Netzes in die Hand zu nehmen, und hat sogar innerhalb 10 Jahren die von mehreren Privat-Gesellschaften in Betrieb gesetzten oder noch im Bau gestandenen Eisenbahnen angekauft oder eingelöst.

In der Zeitperiode von 1842 bis 1854 sind von der Staats-Verwaltung 144 Meilen in eigener Regie erbaut, und 93 Meilen von den Privat-Gesellschaften eingelöst oder angekauft worden.

Im Jahre 1854 wurde der Semmeringsbau vollendet und dem Verkehre übergeben. Nach diesem vollendeten grössten europäischen Eisenbahnbaue hatten die von der Staatsverwaltung erbauten und in Betrieb gesetzten Bahnen einen Rückgang genommen, nämlich es war damals schon die Intention hervorgetreten, dass der Staat weder geneigt sei, die bestehenden Bahnen ferner in eigener Regie zu betreiben, noch neue Linien zu bauen.

In der weiteren Zeitperiode 1855 bis 1858 sind die mit namhaften Geldopfern erworbenen und vom Staate erbauten Bahnen in südlicher, nördlicher und südöstlicher Richtung an Privat-Gesellschaften wieder verkauft worden, bis auf die nahe ¾ Meilen lange Wiener Verbindungsbahn, welche bis heute noch das Eigenthum der hohen Staatsverwaltung geblieben.

Einschliesslich des Jahres 1858 waren von dem österreichischen
Eisenbahnnetz . . . . 503.34 Meilen
und mit dem Jahresschluss 1862 . 795.62 „
(incl. der Pferdebahnen 33.41 Meilen) erbaut.

Die dermalige Meilenlänge der österreichischen Eisenbahnen beträgt nahe den dritten Theil von den 63 Bahnen, welche dem deutschen Eisenbahn-Verbande (2497 Meilen) angehören.

Nachweisungen über das Entstehen der österreichischen Eisenbahnen, und in welchen Zeiträumen dieselben erbaut, dann wann dieselben dem öffentlichen Ver-

kehre übergeben worden sind, findet man in den von der k. k. Direction der administrativen Statistik veröffentlichten Mittheilungen, daher derlei Details als bekannt vorausgesetzt werden können.

§. 52.

Kurze Beschreibung des Bau-Tableau.

In dem vorliegenden Tableau Rubr. 5 sind die Bauausführungs- und Betriebs-Einrichtungskosten der österreichischen Eisenbahnen, einschliesslich der Kapitals-verzinsung während des Baues nach den von den verschiedenen Bahn-Gesellschaften veröffentlichten Bau-Rechnungen, zu ersehen, dabei jene Posten berücksichtigt, welche zum Bau-Conti gehören, worüber das Rubriken-Schema nähere Aufklärung gibt.

Die Rubr. 6 gibt die Kosten auf die Bahnmeile reduzirt an, wobei zu bemerken ist, dass bei der nördlichen Staatsbahn, dann bei der südlichen Staatsbahn die in Rede stehenden Summen die Kaufschillings-Beträge einschliesslich derjenigen Summen bedeuten, welche von den genannten Gesellschaften für Reconstructionen oder Ergänzungsbauten verwendet worden sind.

Die Anmerkung des Rubriken-Schema's gibt mehrere Aufklärungen, welche bei Ermittlung der Baukosten-Summen berücksichtigt worden sind, daher darauf verwiesen wird.

Die in diesem Tableau von Rubr. 7—32 auf die Bahnmeile reducirten Kosten

für Tracirung und Projektsverfassung	Rubr.	7	und	8
„ Grundeinlösung	„	9	„	10
„ Unterbau	„	11	„	12
„ Oberbau	„	13	„	14
„ Gebäude, Stationsplätze, Wächterhäuser	„	15	„	16
„ Einrichtung der Gebäude und Stationsplätze	„	17	„	18
„ „ „ Werkstätten	„	19	„	20
„ Betriebsmittel, Locomotive und Tender	„	21	„	22
„ „ Personen- u. Lastwägen, Schneepflüge etc.	„	23	„	24
„ Administrations-Kosten und Bauregie	„	25	„	26
„ diverse und Betriebs-Vorauslagen	„	27	„	28
„ Kapitals-Verzinsung während des Baues	„	29	„	30
„ Zalungen für übernommene Bahnen	„	31	„	32

sind den von den Bahn-Gesellschaften gelegten Bau-Rechnungen entnommen, und geben die Kosten sowohl pr. Bahnmeile als in Percenten von dem betreffenden Kapitals-Aufwand an. Die Percentual-Verhältnisse der Kosten von den vorgenannten Bauzweigen gewähren eine rasche Uebersicht der Durchschnitte, und bei Ermittlung der Kosten von neuen Projectsbahnen, wofür eine bestimmte Summe pr. Bahnmeile angenommen oder approximativ in Calcul genommen wurde, den Vortheil, sogleich jene Kostensumme zu finden, welche für jeden Zweig der Ausführung proportional zu verwenden sein wird.

In dieser Richtung gewährt dieses Tableau den Projectanten sowohl als den Concessions-Bewerbern mehrfache Anhaltspunkte, und nachdem sich die angegebenen Daten auf die Erfahrung stützen, so sind die hieraus bezifferten Bestimmungen verlässlichere Anhaltspunkte als die meisten Bauprojecte, welche für die Concessions-Erwerbung in der Regel geliefert werden.

§. 53.

Nachdem die Intention dieses Tableau's keine andere ist, als die österreichischen Bahnen rücksichtlich ihrer Bauherstellungs- und Betriebs-Einrichtungskosten, einzeln und im ganzen Zusammenhange kennen zu lernen, nämlich dieselben nach den abgewickelten Thatsachen, welche aus den gelegten Rechenschafts-Berichten entnommen oder hieraus abgeleitet werden konnten, in tabellarischer Uebersicht wieder zu geben, so wird man auch nicht verlangen können, Umstände oder Ursachen hervorzuheben, oder Wahrscheinlichkeits-Gründe anzudeuten, woher es kommt, dass gewisse einzelne Bauzweige pr. Bahnmeile so namhafte Kosten-Differenzen zeigen. Diese Kosten-Differenzen sind für den Statistiker faktische Thatsachen und bilden keinen Gegenstand einer nähern Beleuchtung, und angenommen, es liessen sich die Ursachen dieser Differenzen wirklich geben, so wäre jede Erörterung des nicht mehr zu verändernden Aufwandes ein nutzloses Anstreben.

§. 54.

Im vorstehenden Paragraphe ist bemerkt, dass man in dem Tableau die thatsächlichen oder wirklichen Baukosten der österreichischen Bahnen in Summa sowohl. als pr. Bahnmeile anzugeben in Absicht hatte.

Diese Absicht wurde bei allen Bahnen bis auf die nördliche Staatsbahn und die Wien-Triester-Linie mit den Zweigbahnen Laxenburg-Oedenburg erfüllt, welche nur die Ankaufs-Summen mehr den bis zum Schluss 1862 für Verbesserungen oder Vervollständigungen verwendeten Ausgaben enthalten, also statt den wirklichen Kosten der hergestellten Bauten und Betriebs-Einrichtungen die Ankaufs-Summen als Bewertung im General-Bauconto aufgenommen haben.

Sucht man die wirklich verausgabten Summen für die Bahnstrecken von Brünn-Trübau-Prag-Bodenbach und Olmütz-Trübau, so findet man in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik von der k. k. Direktion der administrativen Statistik (IV. Heft, anno 1855, Seite 110)

	Zusammen	per Meile
	Gulden österr. Währung	
1. dass diese 62 Meilen langen Eisenbahnstrecken inclusive der Strecke Bodenbach-sächsische Grenze dem Staate mit dem Jahresschluss 1854 gekostet haben	48,481.131·30	781.953·73
2. Werden die Ausgaben, welche die nördliche Staatsbahn-Gesellschaft für dieselben Strecken bis zum Jahresschluss 1862 gehabt, hinzugerechnet, so findet man eine Totalsumme der wirklichen Baukosten von	62,441.575·90	1,007.122·19
3. Hält man die von der nördlichen Staatsbahn-Gesellschaft mit dem Schlusse 1862 für dieselben Strecken in Rechnung stehende, auf die Länge repartirte Verwertung, wie im Tableau ersichtlich, entgegen mit	46,456.419·21	749.297·08
4. so ergibt sich, dass die nördliche Staatsbahn-Gesellschaft die Kosten der nördlichen Linie, wenn man die in der Periode von 1855—1862 hierauf selbst verwendete Summe von fl. 13,960.444·60 noch in Abzug nimmt, nur in Rechnung genommen hatte mit	32,495.974.61	524.128.61

	Zusammen	per Meile
	Gulden österr. Währung	
5. Bezüglich der südöstlichen Strecke Marchegg-Pressburg-Pest-Czegled-Szolnok, dann Czegled-Szegedin hatte der Staat mit Schluss 1854 für 56.62 Meilen ausgegeben	39,497.873·10	697.595·78
6. Hiezu die Strecke Szegedin-Temesvar, 15.01 Meilen lang, wofür der Staat der Gesellschaft zur Vollendung einen Betrag von 10 Millionen Bank-Valuta oder	10,500.000·00	. . . . .
ausbezalt hatte.		
7. Für die Fortsetzung der Bahn von Temesvar bis Bazias mit der Zweigbahn nach Oravitza, dann für Vervollständigungs-Arbeiten hat die nördl. Staatsbahn ausgegeben bis zum Schluss 1862 einen Betrag von fl. 29,282.298·73 abzüglich der Einnahme für die an die Theissbahn abgetretene Strecke Czegled-Szolnok von . . . . fl. 1,529.336·41		
so verbleiben	27,752.962·32	. . . .
8. Hiezu noch die Strecke Wien-Bruck-Raab bis Uj-Szöny, 21 Meilen, als Ablösung für die Wien-Brucker Bahn und der Fortsetzung bis Uj-Szöny ausgegebenen Beträge zusammen mit	14,913.404·39	710.162·11
9. Somit betragen die totalen Ausgaben für den Bau der südöstlichen oder ungarischen Linien, 112.5 Meilen lang	92.664.239·81	823.682·13
10. Halt man diese wirkliche Bausumme der im Durchschnitt wie oben bezifferten Totalsumme pro 1862 mit fl. 84.295.922·19 entgegen, so ergibt sich eine Differenz von fl. 8,368.317.62. Daraus lässt sich schliessen, dass die hohe Staats-Verwaltung für den factisch ausgegebenen Betrag von fl. 49.997.873·10 nur einen Verkaufsbetrag von . . . . erhalten hatte.	41,629.555·48	581.093·74
Nach den vorliegenden Rechenschaftsberichten vom Jahre 1858 bis 1862 ergeben sich folgende Resultate zur Entgegenhaltung der fraglichen Ermittlung, und zwar:		
Betragen die Baarauslagen für die Strecke Brünn-Prag-Bodenbach im Ganzen, Post 4	13,960.444·60	. . . . . .
Für die ungarischen Linien zusammen, Post 7 und 8	42,666.366·71	. . . . . .
Summe .	56,626·811·31	. . . . .
Halt man die bis Schluss 1862 verrechnete Summe für die Totalanlage der gesammten nördlichen Staatsbahnlinien von 174.5 Meilen Länge, entgegen mit	130,752.341·40	749.297·08
so ergibt sich jener Betrag, welchen die hohe Staatsverwaltung für die verkauften nördlichen 62 Meilen und südöstlichen 71.64 Meilen, zusammen 133.64 Meilen	74,125.530·09	554.665·74
erlangte, wofür sie circa . . . . verwendet hatte.	98,479.004·40	736.897·67
Wird die südliche Staatsbahn in gleicher Weise wie die nördliche Staatsbahn gegenüber der wirklich stattgehabten Ausgaben in Betracht gezogen, so kommt man zu folgenden Resultaten: Die Bau- und Betriebseinrichtungs-Kosten, welche für die Wien-Triester-Bahn sammt den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg von der hohen Staatsverwaltung bis zum Jahresschluss 1858 verausgabt wurden, betragen nach den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik (VII. Jahrgang, III. Heft, Seite 64) fl. 129,671.827·00 Bank-Valuta oder in österreichischer Währung fl. 136,155.418·35 einschliesslich der Kosten		

	Zusammen	per Meile
	Gulden österr. Währung	
der Wiener Verbindungsbahn, welche mit dem Jahresschluss 1858 circa fl. 5,500.000·00 betragen, daher verbleiben für die Wien-Triester-Bahn, 81 Meilen lang	130.655.418·35	1,613.029·85
d. h. bis zu dem Momente, wo diese Strecke der südlichen Staatsbahn übergeben wurde, hatte die hohe Staatsverwaltung für die Bahnanlage obige Summe verausgabt.		
Werden ferner noch diejenigen Ausgaben hinzugeschlagen, welche die südliche Staatsbahn-Gesellschaft für Reconstructions- oder Vervollständigungs-Bauten von 1859 bis 1862 mit . . . . fl. 15.426.972·17 dann für Vermehrung der Betriebsmittel mit . . . . fl. 5,579.036·10	21,005.008·27	259.321·09
verwendet hatte, so ergibt sich die Totalsumme, welche für die Wien-Triester Linie sammt Zweigbahnen bis zum Schluss 1862 wirklich verwendet wurde, mit	151,660.426·62	1,872.350·94
Wird diese Summe derjenigen Summe, welche von Seite der südl. Staatsbahn-Gesellschaft mit Schluss 1862 in Rechnung oder Verwertung steht mit .	73.425.615·77	906.489·64
entgegen gehalten, so ersieht man, dass die südliche Staatsbahn-Gesellschaft die Wien-Triester Bahn sammt den Zweigbahnen mit 1. Jänner 1859 nur mit dem Betrag von	52,420.607·50	647.168·00
in Rechnung und Verwertung genommen hatte, wofür die hohe Staatsverwaltung eine Totalsumme von fl. 130,655.418·35 verwendete.		

§. 55.

Die vorstehenden Aufklärungen beweisen, welche Opfer der Staat bei dem Verkauf der genannten Bahnen bringen musste, um dieselben der Privat-Industrie wieder zurück zu geben, wodurch andererseits wohl der namhafte Vortheil verbunden wurde, dass die Zweigbahnen von der Südbahn nach Kärnthen, nach Ofen und Kroatien erbaut, und die Herstellung der Verbindung der Nord- und Süd-Tiroler Bahn sicher gestellt wurde.

Dieses Tableau enthält alle Anhaltspunkte, um sich über die Kosten der einzelnen Bauzweige von den ausgeführten Bahnen Aufklärung zu verschaffen; dieselben Daten können zugleich auch bei Voranschlägen von neuen Bahnprojecten nützlich sein, wenn das richtige Verständniss der Projects-Linien rücksichtlich der analogen Bauschwierigkeiten gegenüber den ausgeführten Bahnen beachtet wird.

Berichtigungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Tableau I. l. Rubr. 3. Der Kapitalsaufwand pro 1862 ist um die Kosten der Oderberger Grenz-Flügelbahn pr. fl. 283.819·34 zu gering, daher richtig mit fl. 79,155.333·62.

Die daraus folgenden Percentzahlen sind:

Rubr. 11 19.79 statt 19.85
Tableau II. l. „ 61 11.76 „ 11.80
„ „ 82 5.34 „ 5.36.

Nördliche Staatsbahn. Einleit. Seite 3. Die für die Eisenbahnen garantirte Summe beträgt 170,000.000 Francs nach dem damaligen Cours fl. B. V. 77,000.000·00, d. i. in Oest. Währung fl. 80,850.000.

Tableau I. l. Rubr. 1. Unter „Brünn-Prag-Bodenbach" ist auch die Strecke „Olmütz-Böhmisch Trübau" inbegriffen.

Galizische Karl-Ludwigbahn. Tableau II. l. Rubr. 76 soll statt der schwarzen Zal 223.893·15 die blaue Zal 144.099·95 stehen.

Brünn-Rossitzer Bahn. Tableau II. l. Rubr. 84 soll die Prioritätensumme pro 1862 fl. 2,508.000 statt 2,580,000·00 sein, daher in Rubr. 86 fl. 2,642.400 statt 2,714.400.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Tableau I. r. Rubr. 3. Der Kapitalsaufwand pro 1862 enthält nicht die Cours-Verluste pr. 670.797·26 bei Emission des Silber-Anlehens, daher der Kapitalsaufwand bei der Streke: Wien-Linz-Salzburg-Passau fl. 76,417.166·62 statt 75,746.369·36 beträgt.

Die daraus folgenden Percentzalen sind:

Tableau I. r. Rubr. 11 6.90 statt 6.97
„ II. r. „ 61 3.92 „ 3.94.

Der Kapitalsaufwand der Gesammtbahnen stellt sich daher auf fl. 80,803.716·62 statt fl. 80,132 919·63.

Daraus folgen die Prozentzalen:

Tableau I. r. Rub. 11 7.46 statt 7.42
„ II. r. „ 61 3.94 „ 3.97.

Im Titel des Tableau IV. soll es heissen: „von den Jahren 1861 und 1862" statt „1858 bis 1862". In demselben Tableau enthalten die Rubriken 153, 158, 162, 163, 168, 168, 169 und 178 Kreuzer, während sie irriger Weise unter die Ueberschrift „Gulden" gestellt wurden.

Bei der Theissbahn pro 1862, Rubr. 166 soll es heissen fl. 13·59.0 statt 15·59.0.

Rubriken-Schema

zur

vergleichenden statistischen Zusammenstellung der Verkehrs- und Betriebsergebnisse der österreichischen Eisenbahnen von den Jahren 1858 bis inclusive 1862.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
	I. Gruppe. **Actien-Gesellschaften — Verwaltungsjahre — Kapitals-Aufwand — Bahnlängen.** Tableaux I. l. und I. r.		
1	**Eisenbahn-Gesellschaften**	der einzeln im Betriebe stehenden Bahnstrecken, und die Gesammtbahnen der aus mehreren Strecken bestehenden gesellschaftlichen Bahnen.	
2	**Verwaltungsjahre**	Bahnen, welche später als im Jahre 1858 dem Verkehr übergeben wurden, beginnen mit dem Jahre der ersten Rechnungslegung.	
3	**Kapitalsaufwand** für die **Bauherstellung, Betriebseinrichtung** und den **Material-Vorräthen**	Der Kapitalsaufwand für die Bauherstellung ist aus dem Hauptrechnungs-Abschluss (Bilanz-Conto) entnommen. Die Material-Vorräthe bilden bei den Bahnen das sogenannte Betriebskapital, weshalb dieselben in den Kapitalsaufwand einbezogen wurden.	Der Kapitalsaufwand ist bei allen Bahnen aus den Haupt-Rechnungsabschlüssen (General-Bau-Conto) einschliesslich der Betriebs- und Material-Vorräthe entnommen. Bei einzelnen Bahnstrecken, für welche die Kapitalsaufwände nicht speziell angegeben sind, wurden sie aus den Total-Aufwandsummen, im Verhältniss ihrer Länge zur Gesammtlänge ermittelt, was bei den en pauschal gekauften Bahnen ziemlich gleichgiltig ist. Die südliche Staatsbahn erhielt die Kapitalsaufwandsummen aus den Kaufschillingsraten, welche übrigens noch nicht alle gezalt sind, und den alljährlich verwendeten Summen für die Bau- und Betriebs-Vervollständigungen. Bei der südlichen Staatsbahn ist der Aufwand für Fahrbetriebsmittel und Materialvorräthe für die Gesammtbahnen in der Baurechnung summarisch angegeben, daher es nothwendig war, für die einzelnen Strecken die entfallenden Theilsummen im Verhältniss der Bahnlänge zu ermitteln. Bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn enthält der Kapitalsaufwand für die Linz-Budweiser und Lambach-Gmundner Bahnstrecke die hiefür in den Hauptrechnungs-Abschluss angegebenen Einlösungsbeträge oder Ablösungssummen. Pro 1859 aber erscheint der Kapitalsaufwand noch für die ganze Strecke Budweis-Gmunden, in den folgenden Jahren ist Linz-Lambach ausgeschieden, d. h. der genannte Aufwand auf die übrigen Bahnlängen vertheilt. Bei der Pressburg-Tyrnauer Bahn hat die Administration keinen Kapitalsaufwand in ihren Rechenschafts-Berichten angegeben. Um übrigens in der Hauptzusammenstellung den Aufwand dieser Bahn nicht ganz vernachlässigen zu müssen, so wurde der Kapitalsaufwand aus früheren Jahren (angegeben von dem k. k. statistischen Bureau mit fl. 1,293.908·40) aufgenommen, ohne für die derzeitige Richtigkeit stehen zu können.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
4	**Im Betrieb befindliche Meilen** des ganzen **Verwaltungsjahres**	Jene Bahnen, welche unter dem Jahre dem Bahnverkehre übergeben wurden, sind in der Länge im Verhältniss der im Betriebe gestandenen Zeit zum ganzen Verwaltungs-Jahre, reducirt.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die im Jahre 1862 in Betrieb gesetzte Ostrauer Flügelbahn ist in diesem Jahre weder in ihrer Länge noch mit ihrem Kapitalsaufwand aufgenommen worden.
5	**Meilen Doppelgeleise**	hierunter sind nur die Doppel-Fahrbahngeleise verstanden, die Ausweichen und Mehrgeleise in den Stationsplätzen sind nicht angegeben.	Die Längen der Doppelgeleise sind für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Wien-Triester Linie, für die Kaiserin Elisabeth-Westbahn und die nördliche Staatsbahn angegeben.

II. Gruppe.

Einnahmen, Brutto — ohne Refactien und Prämien — % von dem Kapitals-Aufwand — Regie-Frachten — statistische Antheile des Verkehrs an den Hauptfunctionen.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
6	**Personen-Verkehr**	Reisende aller Klassen, sammt Militär und Reisende zu ermässigten Preisen.	Buschtěhrader Pferdebahn. Pro 1858 und 1859 ist in den Gen.-Vors.-Protokollen keine Personenanzal ausgewiesen, obgleich ein Eingang hiefür angegeben erscheint. Lombardische und venetianische Bahnen pro 1860. Hier ist weder die Personenanzal noch das Frachtquantum speziell ausgewiesen, sondern nur summarisch enthalten. Diese wurden in der Weise ermittelt, dass die für die venetianischen Bahnen hiefür angegebenen Zalen auf eine Bahnmeile reducirt, auch bei den lombardischen Bahnen zur Grundlage dienten. Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Bei den Einnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehr sind die Agiogewinne aus den Silbereinnahmen eingerechnet.
7		Summarischer Eingang sammt Eilgut-Gepäck etc. etc., überhaupt alles was mit dem Personen-Verkehr befördert wird.	
8	**Frachten-Verkehr**	aller Waarenklassen in Zoll-Zentner, dann die mit den Lastentrains beförderten Eilgüter, Equipagen, Vieh etc., ausgenommen sind die Regie-Frachten.	Nördliche Staatsbahn und Aussig-Teplitz. Die von diesen zwei Bahnen aufgeführte Regiefrachten-Geldberechnung resp. Vergütung ist aus den summarischen Eingangs-Summen ausgeschieden worden, weil sich keine andere Bahn hiefür eine Vergütung berechnete. Die bei mehreren Bahnen pro 1858 angegebenen Frachten in Wiener Zentner wurden in Zoll-Zentner umgewandelt. Die pro 1858 in Bank-Valuta von allen Bahnen ausgewiesenen Geldbeträge sind sämmtlich auf österreichische Währung reducirt worden. Bei der galizischen Karl Ludwig-Bahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Brünn-Rossitzer, Theissbahn und Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn sind von der Frachten und Total-Einnahme die Refactien und Assekuranz-Prämien in Abzug gebracht worden, u. z. weil diese in den Protokollen im Expeditionsdienst in Ausgabe gestellt, unter der Benennung: „Rückersätze an Portogebühren und Agiozuschlägen, Entschädigungen, Assekuranz für Güter“ etc. erscheinen, woraus dieselben gleichfalls eliminirt worden sind.
9		Summarischer Eingang mit allen Nebengebühren, als: Abwage, Auf- und Abladegebühr, Assekuranzgebühren, Lagerzins, Strafbeträge etc.	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
10	**Totale Einnahme**	mit den sonstigen Erträgnissen, als Verwerthung der Bahn-Objekte, Pacht-Zinse, Privat-Telegramme, Erlös von unbrauchbaren Materialien und Inventar-Gegenständen, dann Wagenbenützungs-Gebühren-Ueberschüsse etc.	Aussig-Teplitz. Die in den Gen.-Ver.-Protokollen pro 1858 und 1860 unter den Einnahmen aufgenommenen Zinsen wurden ausgeschieden und auf 67 übertragen. Buschtěhrader Locomotivbahn. Die aus den Einnahmen des Omnibus-Verkehres resultirende Summe wurde hier aufgenommen. Die ad 8 und 9 aufgeführten Bemerkungen wurden auch hier berücksichtiget.
11		in % von dem in Rubrik 3 aufgeführten Kapitalsaufwand.	Diese Rubrik enthält die besonders schätzenswerthe Uebersicht des Eingangsverhaltnisses gegenüber dem Kapitalsaufwande in %.
12	**Regie-Fracht**	der Bahnbetriebs- und Bahnerhaltungs-Materialien.	
13		Eine Vergütung der Regie-Frachten hat sich nur die nördliche Staats-Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn berechnet, alle übrigen haben diese Beförderung gebührenfrei gemacht.	
14	Von der **Brutto-Einnahme** entfallen zur **statistischen Uebersicht**	auf die Bahnmeile	Ad 18 und 19 konnten für die Buschtěhrader Pferdebahn, böhmische Westbahn, Theissbahn, Pressburg-Tyrnauerbahn wegen gänzlicher Ausserachtlassung oder unvollständigen Angaben, nicht angegeben werden.
15		auf die Zugsmeile	
16		auf die Person	
17		auf den Zoll-Zentner	
18		auf die Passagiermeile	
19		auf die Netto-Zentnermeile	
20	Hievon haben **% Antheile** von der **Brutto-Einnahme**	der Personen-Verkehr	
21		der Lasten-Verkehr	
22		die sonstigen Erträgnisse	

III. Gruppe.

Betriebs-Leistungen für den Gesammt-Verkehr.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
23	Für den **Personen-Verkehr**	an Zugsmeilen	Bei der Buschtěhrader, Aussig-Teplitzer, Brünn-Rossitzer Bahn, südlichen Staatsbahn, Fünfkirchen-Mohaczer und Linz-Budweiser Pferdebahn, dann im Jahre 1858 von der Theissbahn sind weder Personen- noch Lastenzugsmeilen angegeben, daher sie in diese Rubriken nicht aufgenommen werden konnten. Von der Buschtěhrader Pferdebahn, böhmischen Westbahn pro 1861 und 1862 und der Theissbahn sind weder die Passagiermeilen noch Zentnermeilen, noch die durchschnittlich zurückgelegte Meilenanzal pr. Person und Zentner angegeben worden. Von der galizischen Karl Ludwigbahn, Brünn-Rossitzer pro 1858, Theissbahn pro 1861 und 1862, endlich der Graz-Köflacher sind die Passagier- und Zentnermeilen aus den Tabellen für den Personen- und Frachtenverkehr berechnet worden.
24		an Achsenmeilen	
25		an Passagiermeilen	
26		pr. Person durchschnittlich zurückgelegte Meilen	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
27	Für den **Frachten-Verkehr**	an Zugsmeilen	Die Achsenmeilen sind sowohl für den Personenverkehr als auch für den Lastenverkehr angegeben, u. z. sind hierunter die Achsmeilen der Personenwagen und Lastwagen verstanden, welche auf der eigenen Bahn von eigenen und fremden Wagen zurückgelegt wurden. Nördliche Staatsbahn. Die Achsenmeilen wurden gefunden durch Division der für die Reparatur der Personen- und Lastwagen angegebenen Summen durch die pr. Achsenmeile hiefür angegebenen Zalen. In den Jahren 1861 und 1862 sind sie einer besonderen Nachweisung entnommen. Lombardisch-Venetianische Bahnen pro 1860. Zur Bestimmung der Zentner- und Passagiermeilen wurde angenommen, dass ein Passagier und ein Zentner auf beiden Bahnen den gleichen Weg zurückgelegt hat. Hiezu die Bemerkungen ad 23—26.
28		an Achsenmeilen	
29		an Netto-Zentnermeilen	
30		pr. Zoll - Zentner durchschnittlich zurückgelegte Meilen	
31	Für den **Gesammt-Verkehr**	an Zugsmeilen	Die Zugsmeilen sind jene, womit, bei den Personen-, gemischten, Lasten- und Separatzügen eine positive Einnahme erzielt wurde. Reserve-, Material-Hilfs- oder Probefahrten sind in der Zugsmeilenanzal nicht aufgenommen. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind die Zugsmeilen auf der Wiener Verbindungsbahn nicht eingerechnet, weil die Gesellschaft dieselben ebenfalls unberücksichtigt liess. Um das Summarium der Zugsmeilen bilden zu können, mussten für dieselben bei den Pferdebahnen die Zugsmeilen approximativ aufgestellt werden, und zwar: Bei der Buschtěhrader Pferdebahn wurden diese der Länge und dem Verkehr nach analog wie bei der Graz-Köflacher Bahn entwickelt, welch letztere die Nachweisung geliefert hat, dass auf eine Personen-Zugsmeile circa 20 Personen und auf eine Lastenzugsmeile circa 200 Zentner in die Calculation genommen werden können. Die Pressburg-Tyrnauerbahn wurde der Länge und dem Verkehr nach annähernd gleich gehalten der Linz-Gmundnerbahn vom Jahre 1859 und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom Jahre 1858, daher pr. Zugsmeile eine Einnahme von 16 fl. in Rechnung angenommen. Bei der Linz-Budweiser Pferdebahn, welche der Länge nach der böhmischen Westbahn pro 1862 und dem Verkehre nach der Linz-Gmundner pro 1859 analog ist, wurde die Einnahme mit 18 fl. pr. Zugsmeile angenommen. Bei der Buschtěhrader Locomotivbahn und der Brünn-Rossitzerbahn dürften die Zugsmeilen unvollkommen angegeben worden sein, daher die bezifferten statistischen Angaben nicht verlässlich erscheinen.
32		an Achsenmeilen	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
IV. Gruppe. Ausgaben der Bahnbetriebs-Regie.			
33	**Total-Regie** des **Bahn-Betrieben**	Kosten-Summe ohne Steuern-Pensionsfond-Beiträge, Tantième für den Verwaltungsrath, ohne Amortisation und Annuitaten, ohne Actien-, Prioritäten- und Anlehen-Zinsen, welche in anderen Rubriken vorkommen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Statt den in den Gen.-Versamml.-Protokollen von den Jahren 1858, 1859, 1860, 1861 angenommenen % Zuschlägen für Reparatur der Fahrbetriebsmittel mit 10 % von den Anschaffungskosten und mit 12 % von den Anschaffungskosten der Mobilien, Requisiten und Werkzeuge wurde die thatsächliche Verwendung oder Verbrauchssumme eingeführt und der Ueberschuss dem Reservefond zugeschrieben, welcher Vorgang von der genannten Gesellschaft im Jahre 1862 selbst beobachtet wurde. Die in den Jahren 1858 und 1859 der Central-Verwaltung zur Last geschriebenen Beiträge für den Pensionsfond wurden aus dieser und aus der Totalregie ausgeschieden und in 64 übertragen. Nördliche Staatsbahn. Hier ist zu bemerken, dass bei den Regiesummen für die Prag-Bodenbacher und für die ungarischen Linien einzelne Kapiteln nach den Bahnlängen beziffert werden mussten, weil sie nur in den Gesammtbeträgen enthalten sind. Galizische Karl Ludwigbahn, Theissbahn, Elisabeth-Westbahn, Graz-Köflacher Bahn. Es wurden die in diese Rubrik einbezogene Entlohnung des Verwaltungsrathes und die Pensionsfondbeiträge ausgeschieden und in Rub. 63 und 64 übertragen. Bei der galizischen Karl Ludwigbahn, Aussig-Teplitzer, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Buschtěbrader, Theissbahn und Fünfkirchen-Mohaczer Bahn wurden in den Protokollen die Steuern und Abgaben einbezogen, jedoch in dieser Rubrik ausgeschieden und in Rub. 62 übertragen. Aussig-Teplitz. Die Ausgaben für Regiefrachten wurden ausgeschieden; jedoch im Jahre 1858 wurde der Ertrag der blos für Bauzwecke gemachten Regiefahrten nur von der Einnahme, aber nicht von der Ausgabe abgezogen, jedoch in Rub. 76 in Eingang gestellt. Die ad 9 und 10 angeführte Bemerkung musste auch in der Total-Regie festgehalten werden, wodurch sich die aufgerechneten Beträge für Refactien und Assekuranz-Prämien ausschieden. Nr. 35, 36, 37 enthalten die Regiekosten pr. Zugsmeile, pr. Person und pr. Zentner. Nr. 38 und 39 jene pr. Passagiermeile und pr. Zentnermeile. Erhalten wurden diese Daten durch einfache Rechnung, indem die in 15, 16, 17, 18, 19 gleichbedeutenden aus der Brutto-Einnahme gegebenen Zalen mit den in Rub. 40 angegebenen % der Regie von der Brutto-Einnahme multiplicirt wurden, wobei angenommen ist, dass die Regie des Personenverkehrs und des Lastenverkehrs ebensoviele % der betreffenden Einnahmen betragen, wie die Total-Regie von den Total-Einnahmen, welche Annahme der Wirklichkeit bis auf 10 % nahe steht. Dieser Vorgang musste aus dem Grunde gewählt werden, weil keine der Bahnadministrationen detaillirte Nachweisungen geliefert haben.
34		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
35		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
36		hievon entfällt auf die Person	
37		hievon entfällt auf den Zoll-Zentner	
38		hievon entfällt auf die Passagiermeile	
39		hievon entfällt auf die Zentnermeile	
40		beträgt % von der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	**Erklärung und Erläuterung** der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	**Anmerkung**
41	**Central-Verwaltung**	Kostensumme, ohne Entlohnung für den Verwaltungsrath, besteht aus den Gehalten, Quartiergeldern, Diäten, Remunerationen der technischen Central-Leitung, der administrativen Leitung, der Revisions-Liquidaturs-Kassa- und Buchhaltungs-Beamten und Diener, dann der Kanzleispesen, Drucksorten, Kundmachungen, Inseratengebühren; endlich Heizung, Beleuchtung und Miethzins für Kanzlei-Lokalitäten, Einrichtung und Erhaltung der Kanzleien, Instrumente und Messrequisiten; mit Ausscheidung der von einigen Bahnen einbezogenen Summen für Steuern, Pensionsfond, Tantième etc., wie in 33 angedeutet wurde	Nördliche Staatsbahn. Hier ist zu bemerken, dass die in Summa angegebenen Auslagen für General-Direction auf die einzelnen Bahnstrecken nach den Bahnlängen vertheilt wurde. Bei der Brünn-Rossitzerbahn ist in den General-Versammlungs-Protokollen pro 1861 und 1862 keine Summe für Beamte der Central-Leitung aufgenommen, sondern es wurde die Betriebs-Direction damit belastet. Diese Summe wurde daher in die Central-Verwaltung Rubrik 41 übertragen; ferner sind die Assekuranzen für Fahrbetriebsmittel ausgeschieden und auf Transportverwaltung (49) übertragen, ebenso wurde die Uniformirung des Bahnpersonales auf 45 übertragen. Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind die hier aufgenommenen Summen für Gebäude-Assekuranzen ausgeschieden und auf Bahn- und Betriebs-Verwaltung übertragen. Elisabeth-Westbahn. Bei den Nebenbahnen erscheinen in der Central-Verwaltung keine Beamten, indem diese bei der Hauptbahn einbegriffen sind, ausserdem sind die Beiträge für den Pensions- und Krankenfond ausgeschieden worden. Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn. Aus den in den G.-V.-Protokollen angeführten Verwaltungskosten sind die Steuern und Assekuranzen ausgeschieden, erstere auf 62, letztere auf 45 übertragen worden. Die südliche Staatsbahn enthält hierin: „Direction und administrative Centralleitung, Kundmachungen und allgemeine Auslagen". Unter letztere sind auch die Assekuranzen einbezogen.
42		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
43		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
44		in % von der Brutto-Einnahme	
45	**Betriebs-** und **Bahn-Verwaltung**	Kosten-Summe *a)* der technischen Betriebsleitung in loco, Gehalte, Quartiergelder, Diäten oder Reisepauschale der bei der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Bahnbetriebes verwendeten technischen, commerciellen und administrativen Beamten, Diurnisten und Diener; der Kanzleispesen, Schreib- und Zeichen-Materialien, Drucksorten, Bücher, Postporti, Heizung und Beleuchtung; *b)* Löhnungen der Bahnaufseher, der Bahn-Signal-Stations- und Aushilfswächter; *c)* Equipirung des Bahnwächter-Personales; *d)* Kosten der Unter-, Oberbau und Gebäude-Erhaltung und des Bahn- und Gebäude-Fundus Instructus; *e)* des Telegrafendienstes und der optischen Signale; *f)* aussergewöhnlicher Kostenaufwand für Zufahrtsstrassen, Schneedämme, Schneeplanken, Einfriedungen, Warnungstafeln, Gartenanlagen und Zaunanpflanzungen etc.; *g)* Beseitigung von Erdabrutschungen, Schnee, Eis und Betriebshindernissen in Folge von Elementarereignissen und Bahnunfällen	Nördliche Staatsbahn. Die Kosten des Stationspersonales und verschiedene Ausgaben sind in der Betriebsrechnung unter einem Titel vereinigt dargestellt. Für die Jahre 1861 und 1862 sind die Beträge für die Stationsbeamten durch eine besondere Nachweisung erhalten worden; diese wurden in % von der Gesammtsumme dieser Post berechnet und darnach die analogen Posten in den andern Jahrgängen zerlegt. Diese Beamtenregie wurde in Bahn- und Betriebs-Verwaltung übertragen, der Rest aber in die Transport-Verwaltung. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die im G.-V.-Protokoll unter der Transport-Verwaltung erscheinende „Verwaltung der Stationen" wurde in die Bahn- und Betriebs-Verwaltung übertragen.
46		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
47		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
48		in % von der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
49	Transport-Verwaltung	Kosten-Summe *a)* der Zugförderung; *b)* des Personen- und Lastenzugs-Dienstes; *c)* der Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Expedition; *d)* der Instandhaltung und Reparaturen der Fahrbetriebsmitteln; *e)* des Werkstätten-Betriebes und der Material-Verwaltung; *f)* Anschaffung und Ergänzung der hiezu nöthigen Betriebs-Materialien	Die in die Transport-Verwaltung von den Bahnen aufgenommenen Refactien und Assekuranz-Prämien wurden hier, wie schon ad 9 und 10 bemerkt wurde, ausgeschieden. Südliche Staatsbahn und Aussig-Teplitz. In den angegebenen Summen sind auch die Kosten des Telegrafendienstes enthalten. Die bei der Aussig-Teplitzerbahn in der Transport-Verwaltung erscheinende Ausgabe für Regiefracht, wurde ausgeschieden. Die Summen der Rubriken 41, 46 und 49 geben zusammen die Summen der Rub. 33.
50		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
51		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
52		in % der Brutto-Einnahme	

…TATIST…

…österreichis…dungs-Protocolle.

…theile			…n								
…ahme	Person…		…drei Hauptgruppen, als								Benennung der Eisenbahn-Gesellschaften
			…etriebs- und Bahn-Verwaltung				Transports-Verwaltung				
der sonstigen Erträgnisse	Zugs-	Achsen…	…he Regie-, Oberbau-, …bäude-, …elegrafen-…altung, … ausser-…nl. Kosten. …umme	per Bahnmeile	per Zugsml.	% der Brutto-Einnahme	Zugförderung, Personen- und Sachen-Beförderung, Werkstätten, Regie der Fahrbetriebsmittel. Summe	per Bahnmeile	per Zugsmeile	% der Brutto-Einnahme	
22	23	24	45	46	47	48	49	50	51	52	
0.90	118.984	1,262.2	.374·38	17.737·87	4·28.7	[illegible]	3,096.680·32	37.535·52	9·07.3	[illegible]	K. F. Nordbahn
1.10	124.229	1,789.7	.588·35	22.249·56	4·35.0	[illegible]	3,363.240·93	40.766·56	7·97.0	[illegible]	
1.20	124.629	2,957.0	.713·00	26.154·09	5·10.0	[illegible]	3,403.752·86	41.257·61	8·04.7	[illegible]	
1.30	128.130	3,610.9	.534·70	26.188·30	4·79.0	[illegible]	3,611.984·35	44.024·05	8·05.2	[illegible]	
[illegible]	140.474	3,577.1	.481·44	28.114·95	4·96.7	[illegible]	3,774.165·54	45.747·45	8·08.3	[illegible]	
0.25	. . . .	1,303.8	.897·36	18.925·12	4·99.0	[illegible]	1,579.516·48	25.529·62	6·73.1	[illegible]	Brünn-Prag-Bodenbach
0.20	83.508	1,801.9	.742·31	15.334·54	3·69.3	[illegible]	1,625.304·24	26.214·61	6·31.4	[illegible]	
[illegible]	83.992	1,646.6	.234·21	16.158·94	3·51.1	[illegible]	1,636.508·28	26.395·29	5·71.7	[illegible]	
[illegible]	83.188	1,992.6	.468·84	17.539·82	3·75.5	[illegible]	1,735.204·13	27.987·16	5·99.1	[illegible]	
[illegible]	108.280	2,257.8	.088·11	17.807·87	3·60.3	[illegible]	1,641.131·08	26.469·86	5·35.5	[illegible]	
[illegible]	. . . .	1,459.6	.431·62	15.450·71	5·88.9	[illegible]	2,681.212·61	26.599·33	10·13.9	[illegible]	Ungarische Linien
0.45	72.722	3,564.7	.789·45	12.344·80	4·51.6	[illegible]	2,752.329·29	24.465·14	8·95.1	[illegible]	
0.99	87.771	3,099.8	.830·38	13.154·05	4·64.2	[illegible]	2,846.975·12	25.306·44	8·93.3	[illegible]	
0.87	126.853	2,962.0	.127·81	13.494·47	3·52.8	[illegible]	3,706.217·36	32.855·26	8·61.3	[illegible]	
0.40	138.873	2,688.2	.078·33	13.965·14	4·23.9	[illegible]	2.862.645·02	25.445·02	7·76.0	[illegible]	
[illegible]	. . . .	2,763.4	.328·98	17.756·46	5·44.6	[illegible]	4,260.724·99	25.208·17	8·55.5	[illegible]	Nördl. Staatsb.
[illegible]	156.230	5,366.6	.531·76	13.407·06	4·14.2	[illegible]	4,377.633·53	25.086·73	7·75.1	[illegible]	
1.09	171.763	4,746.4	.064·59	14.218·13	4·10.7	[illegible]	4,483.483·40	25.793·31	7·42.0	[illegible]	
1.09	210.041	4,954.7	.596·65	14.931·79	3·61.0	[illegible]	5,441.421·49	31.182·93	7·56.5	[illegible]	
0.77	247.117	4,496.1	.166·44	15.330·46	3·96.3	[illegible]	4,503.776·10	25.809·63	6·66.9	[illegible]	
[illegible]	10.551	167.3	.384·97	15.576·16	4·45.4	[illegible]	163.785·65	8.834·18	7·05.7	[illegible]	Galizische K. L.-Bahn
[illegible]	28.352	578.6	.134·34	14.539·39	5·11.4	[illegible]	509.063·34	21.570·48	7·58.5	[illegible]	
3.33	19.400	569.4	.414·35	15.584·37	6·45.6	21.09	552.318·28	19.025·77	7·88.1	[illegible]	
1.23	24.792	949.2	.287·52	13.421·50	4·99.5	[illegible]	631.878·19	17.297·51	6·43.7	[illegible]	
[illegible]	32.667	1,123.9	.197·81	15.583·11	5·40.7	[illegible]	858.097·26	18.065·20	6·27.0	[illegible]	
[illegible]	8.533	183.57	.998·20	14.352·73	5·06.0	[illegible]	110.573·84	13.008·69	4·58.3	[illegible]	Süd-Nordd. Verbindungsb.
[illegible]	18.311	398.09	.294·87	9.226·33	3·61.2	31.32	313.598·35	13.254·37	5·18.9	[illegible]	
[illegible]	32.327	337.3	.168·28	7.672·90	3·03.5	[illegible]	297.935·50	11.034·65	4·36.7	[illegible]	
[illegible]	32.286	351.90	.944·38	8.738·68	3·58.4	[illegible]	304.256·10	11.268·74	4·62.1	[illegible]	
[illegible]	32.324	409.5	.890·28	8.958·90	3·49.9	[illegible]	339.017·03	12.556·19	4·90.2	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.108·31	10.030·95	5·14.9	[illegible]	79.726·43	22.778·98	11·68.6	[illegible]	Buschtehrader Locomotivbahn
[illegible]	. . . .	. . . .	.309·19	16.374·05	6·67.0	[illegible]	109.400·06	31.257·16	12·69.3	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.077·37	16.879·25	5·35.6	[illegible]	114.125·56	32.664·45	10·36.0	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.744·99	17.927·14	5·84.9	[illegible]	153.750·35	43.928·67	14·32.0	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.607·20	20.173·49	. . . .	[illegible]	116.659·03	33.331·15	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.220·80	1.987·05	. . . .	18.06	47.886·16	6.251·46	. . . .	[illegible]	Buschtehrader Pferdebahn
[illegible]	. . . .	. . . .	.210·11	2.638·40	. . . .	18.42	55.836·56	7.289·37	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.888·26	3.771·31	. . . .	[illegible]	58.258·37	7.605·53	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.162·60	5.373·71	. . . .	[illegible]	72.766·95	9.499·60	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.757·58	4.276·44	. . . .	[illegible]	80.111·09	10.458·37	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.400·22	2.950·94	1·96.3	[illegible]	37.166·40	20.309·51	13·55.4	[illegible]	Aussig-Teplitz
[illegible]	. . . .	35.0	.313·39	6.511·13	3·56.1	[illegible]	63.071·41	24.023·80	11·49.3	[illegible]	
[illegible]	4.512	36.4	.550·07	6.516·69	2·41.6	[illegible]	64.152·84	21.384·28	7·92.7	[illegible]	
[illegible]	3.587	38.5	.746·40	10.582·13	3·35.9	[illegible]	82.457·77	27.485·92	8·72.3	[illegible]	
[illegible]	. . . .	41.6	.821·66	14.607·22	4·30.5	[illegible]	86.345·44	28.781·81	9·10.6	[illegible]	
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	Böhm. Westb.
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	
[illegible]	. . . .	. . . .	.040·51	8.769·65	4·00.0	[illegible]	15.241·45	6.655·66	3·06.0	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.040·49	14.777·41	4·00.8	[illegible]	121.054·05	7.091·62	2·41.3	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.306·78	8.808·64	. . . .	[illegible]	55.352·46	17.835·63	. . . .	[illegible]	Brünn-Rossitz
[illegible]	. . . .	. . . .	.735·96	10.559·99	6·41.9	[illegible]	54.983·15	17.736·50	10·78.2	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.874·80	11.249·97	6·45.8	[illegible]	60.600·90	19.548·64	11·22.2	[illegible]	
[illegible]	. . . .	32.5	.802·74	10.904·11	6·60.9	[illegible]	59.256·04	19.114·85	11·58.5	[illegible]	
[illegible]	. . . .	29.9	.035·62	12.409·30	7·75.0	[illegible]	68.250·18	18.446·00	11·49.0	[illegible]	
0.70	. . . .	514.4	.583·39	7.167·12	4·41.4	[illegible]	345.580·30	11.542·43	7·10.9	[illegible]	Theissbahn
0.44	25.478	1,134.6	.646·55	6.852·39	4·49.6	[illegible]	620.691·08	10.563·16	6·92.0	[illegible]	
[illegible]	45.119	1,227.4	.047·50	7.529·25	4·94.2	18.02	745.742·43	10.653·46	6·99.2	[illegible]	
[illegible]	61.408	1,253.9	.450·46	8.460·79	4·07.0	18.55	944.377·89	12.302·99	7·37.6	[illegible]	
[illegible]	58.572	1,183.5	.612·33	7.511·88	4·88.4	20.08	931.616·36	12.136·75	7·59.5	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.227·65	3.791·49	. . . .	[illegible]	87.408·62	10.283·36	. . . .	[illegible]	Pressburg-Tyrnau
[illegible]	. . . .	. . . .	.450·67	3.347·14	. . . .	17.36	89.358·92	10.512·81	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.234·59	4.615·83	. . . .	[illegible]	94.024·80	11.061·74	. . . .	[illegible]	
[illegible]	. . . .	. . . .	.996·26	2.823·09	. . . .	[illegible]	71.179·12	8.374·12	. . . .	[illegible]	
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	

TA

ster

heile

ahme

der sonstigen Erträgnisse

TATISTI

österreichisc lungs-Protocolle.

heile			n								
ahme	für Personen		drei Hauptgruppen, als								Benennung der Eisenbahn-Gesellschaften
			Betriebs- und Bahn-Verwaltung				Transports-Verwaltung				
der sonstigen Erträgnisse	Zugs-	Achsen-	che Regie-, Oberbau-, ebäude-, Telegrafen-, haltung, n ausser-, nl. Kosten. Summe	per Bahnmeile	per Zugsml.	% der Brutto-Einnahme	Zugförderung, Personen- und Sachen-Beförderung, Werkstätten, Regie der Fahrbetriebsmittel. Summe	per Bahnmeile	per Zugsmeile	% der Brutto-Einnahme	
22	23	24	45	46	47	48	49	50	51	52	
2.34	....	....	8.356·68	19.732·80	2·75.0	9.35	7.541.296·91	93.402·43	12·95.0	53.[illegible]	Wien-Triest
0.48	....	....	4.336·79	13.880·70	2·26.0	8.[illegible]	4.447.643 60	54.909·18	9·05.0	[illegible]	
0.00	164.950	....	3.493·28	13.870·31	2·03.0	7.[illegible]	4.120.393·40	50.869·05	7·[illegible]	2[illegible]	
0.[illegible]	....	....	5.905·88	13,776·61	2 14.3	7.[illegible]	3,752.361·86	46.325·46	7·29.9	2[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Ungarische Linien
..	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	
0.38	36.848	....	7 776·22	3.867·06	1·10.0	5.[illegible]	892.211·16	21.867·92	6·22.0	30.[illegible]	
0.22	....	....	2.374·87	5.558·36	1·92.6	9.[illegible]	1,047.033·56	19.246·94	6·67.1	31.[illegible]	
1.[illegible]	....	....	3,582·00	3.482·58	2·03.0	9.40	411.683·02	17.153·46	10·01.0	46.[illegible]	Nord & Süd Tiroler
0.01	....	....	6.621·03	6.435·20	3·42.0	18.[illegible]	358.875·14	12.375·00	6·57.0	[illegible]	
1.[illegible]	....	....	5.953·91	5.722·55	2·77.0	15.[illegible]	383.981·24	13.240·71	6·40.0	[illegible]	
1.[illegible]	....	....	2.557·22	6.295·10	3·09.0	17.[illegible]	360.319·39	12.424·80	6·09.4	[illegible]	
0.41	....	....	9.000·00	7.531·45	2 24.0	8.[illegible]	1,780.545·65	27.995·84	8·34.0	[illegible]	Lomb. & Ven.
0.01	....	....	6,402·69	7.773·95	2·20.0	10.[illegible]	1,739.338·72	25.207·81	7·13.0	[illegible]	
0.28	107.982	....	4.547·69	6.023·47	1·75.0	8.[illegible]	1,091.330·86	22.317·60	6 48.0	[illegible]	Venet.
0.[illegible]	....	....	2.907 66	6.603·43	1·67.6	8.[illegible]	972.790·27	19.893·46	5·95.0	26.[illegible]	
1.12	....	....	0.938·68	12 816·95	2·58.2	9.[illegible]	9,731.515·57	57.731·41	11·64.3	[illegible]	Südliche Staatsb. G.
0.[illegible]	....	....	7.360·51	10.320·45	2·32.4	9.[illegible]	6,575.858·46	36.736·64	8·27.4	[illegible]	
0.[illegible]	....	....	1.773·10	8.721·95	1·88.4	7.[illegible]	6,487.916·66	32.488·32	7·02.0	28.[illegible]	
0.[illegible]	....	....	4.745·63	9.018·97	2·07.0	8.[illegible]	6.132.505·08	28.750·61	6·59.0	26.[illegible]	
0.[illegible]	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Fünfkirchen Mohacs
0.39	....	....	5.837·53	5.729·69	3·89.7	8.[illegible]	77.920·62	9.740·08	6·62.5	11.[illegible]	
0.[illegible]	....	....	9.115·79	6.149·47	3·62.5	8.[illegible]	89.861·21	11.242·65	6 63.[illegible]	15.[illegible]	
0.[illegible]	....	....	0.013·06	7.501·63	3 86.9	8.[illegible]	113.194·68	14.399·33	7·42.3	16.[illegible]	
0.18	....	....	2.879·93	11.609·99	5 68.9	14.[illegible]	146.717·67	18.339·71	8·98.7	22.[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Graz-Köflach
0.00	....	....	7.394·44	2.669·47	....	14.[illegible]	12.803·17	4.622·08	....	2[illegible]	
1.60	....	....	6.610·16	11.285·73	8·03.1	30.[illegible]	41.892·06	10.143·36	7·21.8	27.[illegible]	
1.01	4.378	90.283	7.969·51	8.724·73	3·30.7	14.[illegible]	65.708·74	11.957·04	4·53.1	20.[illegible]	
0.[illegible]	4.546	110.170	2.728·26	9.586·96	3·03.6	14.[illegible]	94 942·47	17.262·27	5·46.7	2[illegible]	
..	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Wien Salzburg
4.90	56.314	1,340.555	7.511·99	11.986·11	3·61.1	15.[illegible]	724.723·77	27.358·39	8·24.3	3[illegible]	
3.[illegible]	76.724	1,464.514	1.843·87	11.964·41	3·53.6	14.[illegible]	878.848·34	23.797·68	7·04.2	[illegible]	
1.[illegible]	105.085	1,689.950	05.711·58	11.075·64	2·56.7	10.[illegible]	1,340.912·99	29.397·35	6·80.2	27.[illegible]	
3.05	119.428	2,451.500	71 944·69	10.840·50	2·58.6	10.[illegible]	1,510.007·30	28.620·30	6·83.2	28.[illegible]	
..	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Lambach-Gmunden
2.27	....	....	69.037·33	9.131·92	2·91.5	35.[illegible]	165.700·45	21 918·05	6·99.3	38.[illegible]	
2.13	2.412	56.587	54.875·35	13.687·43	5 28.9	27.[illegible]	91.574·96	24.162·21	9·33.7	48.[illegible]	
0.90	4.253	44.368	38.371·56	10.124·42	4·65.6	18.[illegible]	104.183·67	27.489·09	12·63.0	50.[illegible]	
0.0[illegible]	2.954	42.336	39.918·88	10.532·68	4·75.9	19.[illegible]	101.271·48	26.720·70	12·07.0	48.[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Linz-Budweis
9.12	....	....	5.171·74	4 917·49	....	14.[illegible]	317.095·65	18.382·35	....	[illegible]	
4.28	....	....	1.131·54	5.282·99	....	15.[illegible]	346.754·31	20.101·70	....	60.[illegible]	
3.9[illegible]	....	....	75.529·89	4.378·54	....	12.[illegible]	349.582·53	20.263·65	....	58.[illegible]	
0.70	....	....	87.209·89	5.055·65	....	16.[illegible]	334 927·45	19.416·08	....	61.[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	K. Elisabeth Westbahn
3.76	....	....	71.721·06	9.195·34	....	15.01	1,207.519·87	23.538 40	....	18.[illegible]	
3.40	....	....	4.852·76	10.088·88	....	15.[illegible]	1,317.177·61	22.721·70	....	[illegible]	
3.[illegible]	....	....	19.615·03	9.289·58	....	10.[illegible]	1 734.679·19	26.906 72	....	31.[illegible]	
1.22	....	....	99.071·46	9.472·54	....	11.[illegible]	1.916.206·23	26.171·37	....	32.[illegible]	
0.74	....	....	6.930·70	14.528·16	4·92.6	15.[illegible]	8,284.889·20	25,356·22	8·59.7	2[illegible]	Zusammen linkes U.
0.[illegible]	....	....	7.435·19	13.625·79	4·27.6	13.[illegible]	9,556.877·33	24.581·71	4·71.5	2[illegible]	
1.2[illegible]	....	....	4.403·06	14.688·23	4·57.2	14.[illegible]	9 877.224·81	24.162·10	7·52.0	2[illegible]	
1.[illegible]	....	....	1.918·23	14.931·72	4 20.5	15.[illegible]	11.411.958·68	26.830·20	7·55.4	2[illegible]	
1.[illegible]	....	....	8.607·12	15.427·85	4·46.7	15.[illegible]	10.950.271·20	24 242·89	7·02.0	24.[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Zusammen recht. U.
1.60	....	....	5.891·72	11.643·87	2 69.9	9.[illegible]	11,031.759·23	47.824·85	11·08.7	40.02	
0.87	....	....	27.938·22	10.148·29	2·57.8	10.78	8.024.789·44	32.215·13	8·17.9	34.[illegible]	
1.[illegible]	....	....	9.370·70	8.822·13	2·07.2	8.[illegible]	8.461.499·27	30.237·58	7·09.7	28.[illegible]	
1.2[illegible]	....	....	8.427·28	9.209·67	2·26.4	9.26	8,320.371·45	27.679·21	6·80.6	27.[illegible]	
...	....	....	.....	.....	....	...	.....	.....	....	...	Summe
1.2[illegible]	....	....	3.326·91	12.887·76	3·57.4	11.[illegible]	20.588.636·77	33.236·96	9·21.6	[illegible]	
1.12	....	....	2.341·28	12.969·25	3 71.9	12.[illegible]	17 902.014·25	27.211·26	7·80.2	27.10	
1.27	....	....	21 288·93	12.508·21	3·26.3	11.52	19.875.157·95	28.182·54	7·35.2	2[illegible]	
1.32	....	....	7.034·40	12.943·19	3·50.0	13.[illegible]	19,270.642·65	25.615·98	6·92.6	20.[illegible]	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
V. Gruppe. Brutto-Ueberschuss — zwischen Einnahme und Ausgabe. Tableaux II. l. und II. r.			
53	Brutto-Ueberschuss	Resultirende Summe von der Brutto-Einnahme abzüglich der totalen Betriebs-Regie-Auslagen	Die in den nachfolgenden Rubriken 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 und 69 als nicht zur Betriebs-Regie gehörigen Auslagen, sind in den Brutto-Ueberschuss nicht einbezogen.
54		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
55		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
56		hievon entfällt auf die Person	
57		hievon entfällt auf den Zentner	
58		hievon entfällt auf die Passagiermeile	
59		hievon entfällt auf die Zentnermeile	
60		in % der Brutto-Einnahme	
61		in % vom Kapitalsaufwand	
VI. Gruppe. Allgemeine Auslagen der Gesellschaft.			
62	Steuern, Stempel und Abgaben	Summe für Steuern, Abgaben und Stempeln, als: Einkommensteuer, Erwerb-, Grund- und Häusersteuern, dann Stempeln und Taxen.	Nördliche Staatsbahn. Blos die Einkommensteuer für Eisenbahnen wurde hier aufgenommen. Brünn-Rossitzer. Die im Jahre 1862 in der Central-Verwaltung erscheinende Post: „Steuern, Expensen und Gerichtskosten“ wurde dort ausgeschieden, und in diese Rubrik übertragen. Südliche Staatsbahn. Die hier aufgeführten Summen erscheinen in den Protokollen unter der Benennung: „Allgemeine Kosten und Abgaben“.
63	Tantième	Summe für Tantième der Verwaltungsräthe, Ober-Beamte und Gründerantheile.	Diese Rubrik enthält die aus der Central-Verwaltung mehrerer Bahnen ausgeschiedenen Auslagen für den Verwaltungsrath und ausserdem noch die von der General-Versammlung bestimmte Tantième. Bei der nördlichen Staatsbahn ist hierin auch der Antheil der Gründer am Gewinne enthalten.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
64	**Pensionsfond-Beiträge**	Summe der alljährlichen Beiträge zum Pensionsfonde.	Nördliche Staatsbahn. Diese Summen enthalten die Beiträge für den Pensionsfond und für das Provisions- und Unterstützungs-Institut. Galizische Karl-Ludwigbahn. Im Jahre 1862 wurde der Beitrag pr. fl. 10.000 aus dem Bahnbetriebe bestritten, in den vorhergehenden Jahren nicht, daher dieser auch nicht in der Summe der allgemeinen Auslagen erscheint. Diesem Fonde wurde auch der Krankenfond, wo einer besteht, angeschlossen.
65	**Amortisation** und **Annuitäten**	Summe der alljährlichen Amortisation oder Annuitäten für Einlösungen, Tilgungen von Prioritäten, Lotterie-Anlehen oder Anlehen überhaupt, auch Actien-Verlosung.	Selbstverständlich.
66	**Reservefond-Beiträge**	Summe der Abgabe an den Reservefond.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die angeführten Summen entstehen aus: *a)* dem Ueberschuss aus den 10 und 12 % Quoten-Annahmen für Erhaltungen und Nachschaffungen gegen die faktische Verwendung zur Erhaltung derselben; denn die Erneuerungen und Nachschaffungen fallen nicht dem Betriebe zur Last; *b)* aus den jährlichen Summen von fl. 300.000 für Schienenerneuerung; *c)* jenen von der General-Versammlung hiefür bestimmten Summen. Nördliche Staatsbahn. Dem Reservefond sind zugeschrieben die 5 % jährliche Dotation von den in den Protokollen nachgewiesenen Reinerträgnissen laut Statutenbestimmung, dann die Beträge, welche mittelst General-Versammlungs-Beschlüssen dahin bestimmt wurden. Fünfkirchen-Mohacz. Der Ueberschuss aus den angenommenen 10 % Quoten für Betriebsmittel-Erhaltung und Nachschaffungen gegen die faktische Verwendung wurde dem Reservefond zugeschrieben.
67	**Zinsen** der **schwebenden Schulden** und **eingegangenen Zinsen**	Resultirende Summe des jährlichen Zinsen-Conto der schwebenden oder flottanten Schulden mit den eingegangenen Conto-Corrent oder Escompt-Zinsen.	Die schwarzen Zalen bedeuten gezalte Zinsen, die blauen Zalen eingegangene Zinsen, und wurden als solche von der Summe der allgemeinen Ausgaben in Abzug gebracht. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Escompt-Zinsen für Betriebs-Ueberschüsse; im Jahre 1858 wurden davon die Zinsen der schwebenden Schuld in Abzug gebracht. Nördliche Staatsbahn. Diese Beträge wurden erhalten aus dem Zinseneingang weniger den gezalten div. Zinsen, mehr dem auf Gewinn- und Verlustconto ausgewiesenen Gewinn, und weniger der Coursdifferenz. Graz-Köflach. Diese Summen begreifen: die Zinsenzalung an die Südbahn, diverse Zinsen und Verluste, weniger den Escompt-Zinsen. Elisabeth-Westbahn pro 1859. Zinsen von verfügbar gewesenen Kapitalien weniger dem Verlust bei verkauften National-Anlehen.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
68	**Anlehen-Zinsen**	Summe der jährlich zu leistenden Zinsen für Anlehen, Prioritäten, der einzulösenden Coupons.	Ad 67, 68, 69. Kaiserin Elisabethbahn pro 1859. Die Rubrik 65 enthält die 5 % Zinsen des Anlehens bei der Creditanstalt und fl. 12.600 Amortisation von Actien der ersten Eisenbahn. Rub. 68 enthält die Zinsen des Anlehens der ersten Eisenbahn, und 69 die Zinsen des Actien-Kapitals der Hauptbahn mehr den Zinsen des Einlösungs-Kapitals der ersten Eisenbahn. Pro 1860 ist ebenso behandelt, nur erscheinen keine eingegangenen Zinsen, sondern Zinsen der schwebenden Schuld. Pro 1861 wurden die für ¼ Jahr angegebenen Zinsenbetrage mit 3 multiplicirt, um die betreffenden Summen zu erhalten, welches wohl für die Zinsen der schwebenden Schuld nur approximativ gelten kann. Pro 1862. Die hier angeführten Zinsen sind vom 1. Jänner beginnend dargestellt, d. h. die in dem Protokolle angegebenen in das Jahr 1861 hinüberreichenden Zinsen wurden ausgeschieden. Diese Beträge beziehen sich aber nicht auf das ganze Jahr, sondern reichen bis zum nächsten Verfallstermine, daher sie verhältnissmässig gering erscheinen. Die Actienzinsen der ersten Eisenbahn erscheinen in diesem Jahre unter 68. Ad 66, 67, 68, 69. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die Zalen, welche sich im Jahre 1860 in 66, 67, 68 und 69, ferner im Jahre 1861 in der Rubrik 69 und im Jahre 1862 in den Rubriken 66, 68 und 69 vorfinden, sind nur approximativ, indem die Rubriken 62 bis 69 summirt, den in 70 angegebenen aus den Protokollen gezogenen Betrag geben müssen. Theissbahn. Die angeführten Summen enthalten die Prioritäts-Zinsen und die im Interessenconto aufgeführten Zinsen, abzüglich der auf 65 übertragenen Amortisation des Lotto-Anlehens.
69	**Actien-Zinsen**	Summe der alljährlichen Actien-Zinsen durch Einlösung der Coupons.	Die Betriebsüberschüsse bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1858 und jene der böhmischen Westbahn pro 1861 und 1862 wurden in diese Rubrik aufgenommen, indem sie zur Zinsenzalung verwendet wurden, der fehlende Rest der Zinsen wurde von dem Bauconto bestritten. Aussig-Teplitz, Pressburg-Tyrnau und Graz-Köflach. Die Actien geniessen keine normalen Zinsen, sondern nur Dividenden, welche hier in 69 aufgenommen erscheinen und in 92 in % dargestellt sind. Brünn-Rossitz. Die Prioritäten werden zu 6 % verzinst, welcher Zinsfuss in 92 ersichtlich gemacht ist; der Ueberschuss (77) wird auf Prioritäten und Actien vertheilt, so dass 93 die % angibt, welche die Prioritäten als Super-Dividende und die Actien als Dividende geniessen. Fünfkirchen-Mohacz. Die hier angeführten Zinsen sind die Zinsen des Bau-Kapitals, abzüglich der durch Escompt der Betriebsüberschüsse erzielten Einnahmen.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
70	Summe	Gesammt-Summe sämmtlicher in den Rubriken Nr. 62 — 69 aufgeführten Auslagen	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Nachdem in den General-Vers.-Protokollen für die allgemeinen Auslagen, die Actien und Prioritätszinsen etc. keine Nachweisungen enthalten sind, so wurden die betreffenden Summen aus dem Brutto-Ueberschuss und den von dem Staate zu leistenden Subventionen ermittelt. Südliche Staatsbahn. Pro 1861 und 1862 begreifen diese Summen auch die lombardische Bahn in sich, welche für diese Jahre in den vorher angeführten Gruppen nicht erscheint; es musste daher bei Berechnung der Rubriken 71 – 74 die lombardische Bahn auch berücksichtigt werden.
71		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
72		hievon entfällt auf die Passagiermeile	
73		hievon entfällt auf die Zentnermeile	
74		in % von der Brutto-Einnahme	

VII. Gruppe.

Netto-Ertrag über die 5% Zinsen.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
75	**Summe** der **vom Staate geleisteten Subventionen**	zur Berichtigung der garantirten Zinsen.	Elisabeth-Westbahn. Im Jahre 1862 erscheint in dieser Summe auch ein im Jänner 1863 pro 1862 gezalter Betrag von fl. 130.900.
76	**Erträgnisse** aus anderen **Quellen** und **Ueberträge** aus früheren **Betriebsjahren**	Die blauen Zalen bedeuten die in folgende Jahre übertragenen Summen, die schwarzen Zalen aber Summen, welche aus diesen reservirten Betriebsresten entnommen wurden, und Erträgnisse aus anderen Quellen, welche beide zur Dividenden-Vertheilung in Anspruch genommen worden sind.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Pro 1862 erscheint in dieser Summe das Reinerträgniss der Bergwerke. Nördliche Staatsbahn. Diese Summen entstehen aus dem Erträgnisse der Bergwerke, abzüglich der Grund- und Bergwerkssteuer, mehr der Einnahme für Regiefrachten. Aussig-Teplitz. Im Jahre 1858 enthält diese Rubrik den ins folgende Jahr übertragenen Ueberschuss weniger dem für Bau-Regiefrachten angeführten Betrag, indem dieser faktisch nicht eingenommen wurde. Die folgenden Jahre enthalten die Differenz aus den übertragenen und den zu übertragenden Beträgen. Südliche Staatsbahn. In den Jahren 1859 und 1860 enthält diese Rubrik die auf ausserordentliche Reserve übertragenen Betriebsreste; in den Jahren 1861 und 1862 enthalten diese Summen die Einnahmen der lombardischen Bahn, weniger dem auf das folgende Jahr übertragenen Betrag. Im Jahre 1861 wurden von dieser Differenz Spesen früherer Betriebsjahre in Abzug gebracht, während im Jahre 1862 Betriebsreste aus früheren Jahren hinzugeschlagen wurden. Graz-Köflach pro 1859. Die Differenz aus dem Erträgniss der Bergwerke und dem aufs folgende Jahr übertragenen Rest. In den folgenden Jahren ist es die Summe der Erträgnisse der Bergwerke und Kohlenverschleisse, wobei sich im Jahre 1861 ein Verlust zeigt, der durch das Erträgniss der Bahn gedeckt erscheint. Elisabethbahn 1861 und 1862 Erträgniss aus dem Salzhandel. In den vorhergehenden Jahren ist er aus den Betriebseinnahmen nicht zu ermitteln.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
77	Reinerträgniss der Eisenbahnen	Summe, Ueberschuss zur Dividenden-Vertheilung, nach Abzug aller Bahnbetriebs-Regie-Auslagen und der allgemeinen Auslagen von der Brutto-Einnahme. In Verbindung mit den Summen der vorhergehenden Rubrik (die blauen Zalen subtractiv und die schwarzen Zalen additiv genommen) geben sie jene Summen, welche wirklich als Dividende vertheilt wurden	Die Summen dieser Rubrik sind die Differenzen aus dem Brutto-Ueberschuss und der Summe der allgemeinen Auslagen. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die in dieser Rubrik erscheinenden Summen sind die Reste, welche die hohe Staatsverwaltung zur Ergänzung der garantirten Zinsen noch schuldig geblieben ist. Südliche Staatsbahn. Bei Berechnung der Rubriken 78—82 wurde die Summe der Rubriken 76 und 77 zu Grunde gelegt, wodurch die lombardische Bahn in diesen Zalen einbezogen erscheint.
78		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
79		hievon entfällt auf die Passagiermeile	
80		hievon entfällt auf die Zentnermeile	
81		in % der Brutto-Einnahme	
82		in % von dem Kapitalsaufwand	

VIII. Gruppe.

Gesellschafts-Fonds.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
83	Gesellschafts-Fonds	in Actien	Aussig-Teplitz. Diese Summen bezeichnen das im Umlauf befindliche Actienkapital. Fünfkirchen-Mohacz. Die aus dem Bauconto genommenen Anlagekostensummen, von welchen auch die Zinsen dem Betriebe zur Last fallen. Für die Theissbahn ist zu bemerken, dass im Actienfond auch der Actien-Vorraths-Conto mit fl. 10,500.000 aufgenommen erscheint.
84		in Prioritäten	Galizische Karl-Ludwigbahn. Die hier angeführten Summen bezeichnen die Schuld an den Staat.
85		in Lotterie-Anlehen	
86		Totalfonds-Summe	
87		Pensionsfond	
88		Reservefond	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die beiden Reservefonds für Herstellung der Betriebsmittel und für Schienenerneuerung sind vereinigt dargestellt. Buschtěhrader. Die von der General-Versammlung bestimmten Beiträge sind hier schon aufgenommen. Südliche Staatsbahn. In diese Beträge sind auch die reservirten Betriebsüberschüsse einbezogen. Elisabeth-Westbahn. Es bezeichnet diese Summe den von der ersten Eisenbahn übernommenen Erneuerungsfond.
89		diverse Fonds	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die angeführten Summen enthalten die Tilgungsfonds der Anlehen vom Jahre 1844 und 1841. Nördliche Staatsbahn. Summe aus dem Provisions- und Unterstützungsfond und dem Krankenfond der Wiener Maschinenfabrik. Buschtěhrader Bahn. Handwerkerunterstützungsfond. Die Brünn-Rossitzer, Theissbahn und Elisabeth-Westbahn haben in diesen Rubriken den Krankenfond angeführt.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
90	Diverse Conti	schwebende Schuld; Differenz aus den diversen Creditoren und Debitoren.	Nördliche Staatsbahn. Die hier angeführten Summen entstehen aus der Differenz der Debitoren und der div. Creditoren und Accepte. Galizische Karl-Ludwigbahn. Diese Summen ergeben sich aus der Creditorensumme, von welcher die Schuld an die Staatsverwaltung, der Reserve- und Pensionsfond ausgeschieden wurde, und davon die Debitorensumme abgezogen. Buschtěhrader Bahn. Diese Summen gehen hervor aus den Summen für Obligationen, Portefeuille, Debitoren und den Vorschuss an den Melniker Strassenbau, weniger der Summen des Reservefonds und der div. Creditoren. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Schuld an die Nationalbank. Aussig-Teplitz. Diese Summen entstehen durch die Schuld an die Nationalbank und der Differenz der Personalconti im Debet und Credit. Theissbahn. Diese Summen sind die Differenz aus den Creditoren, der Schuld an die Creditanstalt und den Debitoren. Südliche Staatsbahn. Diese Summen sind entstanden aus den Conto-Corrent-Forderungen, Kasse und Portefeuille, mehr den div. Debitoren, abzüglich der Zinsen und Dividenden-Rückstände und der diversen Creditoren, worunter aber die Schuld an die hohe Staats-Verwaltung ausgeschieden ist.
91		Summe der aus der Staatsgarantie bisher geleisteten Subventionen.	Diese subsummirten Summen sind von den Gesellschaften mit 4 % dem Staate zu verzinsen.
92	Zinsen	normale 5 % Zinsen	Selbstverständlich.
93		ausgefolgte Superdividende	

Generalversammlungs-Pro

ellschafts-Fonds

in Lotterie-Anlehen	Totalfonds-Summe	Pensions-Fonds	Reserve-Fond
85	86	87	88
	65,598.546·88	802.453·33	1,762.593·2
	70,004.221 88	879.747·90	2,072.756·6
	75,534.086·88	986.159·81	2,439.233·9
	74,800.921·88	1,130.843·27	3,610.079·1
	79,673.320·88	1,256.969·42	3,873.381·4
	159,487.180·40	543.089·17	1,350.256·5
	167,061.857·63	674 018·64	1,370.728·5
	175,024.867·76	812.185·59	1,565.446·2
	175,130.200·87	951.831·41	1,161.584·2
	175,148.867·79	993.361·77	1,354.999·7
	15,968.140·87		7.472·8
	19,657.304 10	20.293·08	37.362·9
	24,482 747·10	61.377·66	109.120·8
	31,817.347·10	105.573·21	187.062·9
	34,849.344·10	148.619·08	235.040·2
3,150.000·00	18,847.710·00		
3,150.000·00	19,679.814·00	23.886·04	
3,150.000·00	20,358.321·00	32.263·45	
3,150.000·00	20,920 951·00	41.541·40	
3,134.250.00	20,865 679·00	51.019·32	
	2,520.000·00	35.004·95	103.801·2
	2,520 000·00	39.466·92	112.568·8
	2,488,500·00	44.849·14	146.179·5
	2,472.750·00	48.667·45	187.987·9
	2,455.425·00	51.088·93	221.930·4
	2,891.700·00	6.868·63	75.180·0
	2,891.700·00	10.617·60	75.180·0
	2,895.900·00	15.342·55	75.180·0
	2,753.490·00	18.092·07	97.337·9
	2,738.940·00	21.203·49	108.366·0
	24,000.000·00		
	24,000.000·00		
	2,586.885·00		39.618·3
	2,586.885·00		36.140·8
	2,586.885·00		37.394·7
	2,798.145·00		41.305·1
	2,744.400·00		51.150·5
15,750.000·00	48,379.715·00	31.858·10	
15,750.000·00	49,387.989·00	67.970·99	
15,733.846·16	52,297.135·16	101.898·59	
15,700 285·26	52,267.543·26	133.474·84	
15,664.981·21	52,234.339·21	179.927·86	
	775.267·50		16.901·1
	769.282·50		16·782·3
	763.297·50		12.798·7
	757.312·50		20.128·4

Rubriken-Nr.
90
91
92
93

TATIST

sterreichiungs-Protocolle.

	lagen		onds			Diverse Conti				
	Actien-Zinsen	Ges… Su…	…-Fonds	Reserve-Fonds	Amortisations- und diverse Fonds	Creditoren und schwebende Schuld	aus der Staatsgarantie geleistete Subvention	Normale oder garantirte Zinsen	Super-Dividende	Benennung der Eisenbahn-Gesellschaften
	69			88	89	90	91	92	93	
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Wien-Triest
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Ungarische Linien
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Nord- & Süd-Tiroler
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Lomb. & Ven.
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Venet.
	3,250.000·00	3.4…	…	186.386·75	…	6.950.231·85	…	5	6	Südliche Staatsb. G.
	4,350.000·00	4.8…	…	2.849.504·15	…	6.122.722·48	…	5	6	
	5,874.000·00	8.3…	92·81	3.759.747·51	…	6.343.296·80	…	5	8	
	6,875.000·00	10.3…	44·77	5,206.864·53	…	8,135.147·48	…	5	8…	
	…	3…	…	110.647·58	…	…	…	5	…	Fünfkirchen-Mohacs
	308.709·54	37…	…	158.287·03	…	…	…	5	…	
	318.266·31	42…	…	210.057·18	…	…	…	5	…	
	315.806·93	40…	…	261.135·74	…	…	…	5	…	
	326.861·17	38…	…	291.141·42	…	…	…	5	…	
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Graz-Köflach
	35.369·75	3…	…	1.170·42	…	416.993·19	…	4⅝	…	
	60.918·20	9…	…	1.204·56	…	113.878·48	…	2.03	…	
	104.631·00	18…	…	3.939·89	…	217.072·52	…	4½	…	
	115.590·00	21…	69·09	12.197·94	…	81.678·60	…	5	…	
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Wien-Salzburg
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Lambach-Gmunden
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Linz-Budweis
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	K. Elisabeth-Westbahn
	1,865.007·90	1,17…	71·62	112.823·43	12.593·50	5.145.920·79	…	5	…	
	1,849.687·50	3,07…	22·14	112.823·43	19.852·38	5.255.771·63	…	5	…	
	1,575.000·00	4.64…	64·25	112.823·43	24.037·86	8,989.235·91	…	5	…	
	967.824·54	3.3…	90·25	112.823·43	26.986·86	3.398.650·32	1,030.900·00	5	…	
	7,684.108·51	12.7…	74·18	3.355.823·36	346.584·59	7,061.045·84	…	…	…	Zusammen linkes U.
	9,832,867·53	17.7…	24·70	3.716.072·47	362.058·45	653.751·69	200.000·00	…	…	
	10.514.566·59	19.3…	87·04	4.371.943·62	666.349·86	3.803.424·98	1,200.000·00	…	…	
	10,913.347·44	22.0…	23·65	5,305.485·80	788.040·34	1,336.357·83	2,330.000·00	…	…	
	11.140,945·47	22.4…	89·87	5,864.868·58	864.712·01	2.090.907·25	3,493.000·00	…	…	
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Zusammen recht. U.
	5.459.087·19	5,0…	71·62	452.667·63	12.593·50	387.317·87	…	…	…	
	6,368.872·01	8,4…	22·14	3,173.589·32	19.852·38	753.072·37	…	…	…	
	7,868.837·93	13,6…	57·06	4.137.646·57	24.037·86	2.863.014·63	…	…	…	
	8.285.275·71	14.…	04·14	5.623.027·32	26.986·86	4.640.851·50	1,030.900·00	…	…	
	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Summe
	15.291.954·71	22,…	96·32	4,168.740·10	374.654·95	1,041.069·56	200,000·00	…	…	
	17,083.438·60	27,8…	09·18	7.545.532·94	686.202·24	4,556.497·35	1,200,000·00	…	…	
	18,782.185·37	35,…	80·71	9,443.132·37	812.078·20	4,099.369·46	2,430,000·00	…	…	
	19,426.220·58	36,…	93·98	11,487.895·90	891.698·87	6,731.758·75	4,523.900·00	…	…	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
110	**Expeditions-Dienst** der **Personen-, Gepäck-, Eilgut-** und **Frachten-Beförderung**	Kostensumme der Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachten-Expedition. *a)* Gehalte, Quartiergelder, Diäten und Meilengelder der Expeditoren, Adjuncten, Diener, Portiere, Thürsteher und Glockenzieher sammt Equipirungsbeiträgen; *b)* Löhnungen, oder Taggelder für Gepäcksträger und Gepäcks-Aufseher, für Lampisten zur Beleuchtung der Stationen, Wartsäle, Personen-Hallen, Zufahrtsstrassen, Heizungen, Erhaltungen der Einrichtungen, Laternen etc.; *c)* Kosten der Fahrkarten-Erzeugung, sammt Stempelgebühren, dann Kanzleispesen für Schreibmaterialien, Drucksorten, Bücher, Porti, Heizung und Beleuchtung; *d)* Gehalte, Quartiergelder, Diäten an die Magazinsbeamten und Diener; *e)* Kanzlei-Spesen für die Frachten-Expedition, als: Schreibmaterialien, Drucksorten, Bücher, Porti, Heizung und Beleuchtung, Erhaltung der Einrichtung etc.; *f)* Erhaltung für Magazins-Requisiten, Deckzeuge, bewegliche Laderampen, Krauiche, Brückenwagen etc. *g)* Löhnungen für Magazins-Auflader und Arbeiter etc.	Bei den ad 9 und 10 bemerkten Bahnen, welche Refactien, Assekuranzen etc. im Expeditionsdienst aufgeführt enthalten, wurden selbe auch in dieser Rubrik ausgeschieden. Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Die in den Protokollen im Expeditionsdienst erscheinende Summe für Besoldungen der Wagenmeister, Aufseher und Handlanger zum Ordnen der Züge etc. wurde ausgeschieden, und in die Zugförderung übertragen.
111		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
112		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
113		in % von der Brutto-Einnahme	

X. Gruppe.

Brennstoff, Beleuchtung, Putz- und Schmier-Materiale.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung	Anmerkung
114	**Brennstoff**	Kosten-Summe des bei dem Gesammtverkehr verwendeten Brennstoffes, für sämmtliche Fahrten, einschliesslich der Regiefahrten, Hilfs- und Probefahrten, des zu Verschiebungen und Reservehaltung verwendeten Brennstoffes, bis auf den Tender gestellt, sammt Zubereitungen; Calo und anderen Spesen, welche für die Beheizung der Locomotive zum Verkehrsdienst verwendet wurden	Die bei den Pferdebahnen in dieser Rubrik erscheinenden Summen sind die Kosten der Fourage sammt Nebenspesen. Kaiserin Elisabethbahn. In den angeführten Summen ist der Kostenbetrag des Brennstoffes für die Dampfpumpen nicht enthalten. Dieser konnte nur in die Zugförderung einbezogen werden. Aussig-Teplitz. Im Jahre 1858 ist in dieser Summe auch die Heizung der Kanzleien einbezogen.
115		Kohle pr. Zugsmeile in Pfunden	
116		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
117		in % von der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
118	**Beleuchtungs-, Putz- und Schmier-Material-Verbrauch**	Total-Kostensumme des Gesammtverbrauches an Beleuchtungs-, Schmier- und Putz-Materiale für die Locomotive und Wägen beim Personen- und Lasten-Verkehr, einschliesslich des Bedarfes in den Wasserstationen und auf den Stationsplätzen.	Aus der Erklärung selbstverständlich.
119		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
120		in % von der Brutto-Einnahme	
121		Kosten-Summe der Beleuchtung der Züge des Personen- und Lastenverkehres.	
122		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
123		in % von der Brutto-Einnahme	
124		Kostensumme an Schmier- und Putz-Materiale, Verbrauch beim Personen- und Lasten-Verkehr und auf den Stationen.	
125		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
126		in % der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung

IX. Gruppe.

Nachweisung einzelner Bahnbetriebszweige.

Tableaux III. l. und III. r.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
94	**Beamten-Regie**	Kosten-Summe, Gehalte, Quartiergelder, Diäten, Reisepauschal sämmtlicher in unmittelbarer localer Betriebsdienst-Verwendung stehenden Beamten und Diener. *a)* des technischen und administrativen Bahnbetriebs- und Verkehrsdienstes; *b)* der Bahnerhaltung; *c)* des Telegrafendienstes; *d)* des Personen- und Frachten-Expeditions-Dienstes; *e)* der Werkstätten-Leitung	Nördliche Staatsbahn. Hieher sind genommen worden: die Centralleitung der verschiedenen Abtheilungen, welche Summen für die nördlichen u. ungarischen Linien zerlegt wurden, ausserdem noch die nach Bemerkung ad 45 bestimmten Summen für die Stationsbeamten. Galizische Karl-Ludwigbahn, Theissbahn und Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Es konnten in die hier angeführten Summen die Gehalte der Wagenmeister und Aufseher nicht einbezogen werden, weil in den Betriebs-Rechnungen die Handlanger, Putzer und Schmierer damit vereinigt wurden. Buschtěhrader Bahn. Die angeführten Summen begreifen das in den Protokollen aufgeführte Personale der Bahn- und Transportverwaltung, worunter wahrscheinlich auch untergeordnetes Personal einbezogen wurde. Aussig-Teplitz. In der Betriebsrechnung ist sämmtliches Personal in einer Summe zusammengestellt, daher die Rubriken 94 und 110 nicht zu ermitteln waren; für das Summarium dieser Rubriken wurde für die Beamtenregie ein Durchschnittswerth von 5 % und für den Expeditions-Dienst 6 % der Brutto-Einnahme angenommen. Südliche Staatsbahn. Die Summen dieser Rubrik enthalten die allgemeinen Kosten der Bahnerhaltung, Zugförderung und Transport-Verwaltung.
95		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
96		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
97		in % der Brutto-Einnahme	
98	**Zugförderung** für den **Personen-** und **Lasten-Verkehr**	Kosten-Summe für den Personen- und Lastenzugsdienst. *a)* Gehalte, Diäten, Quartiergelder und Meilengelder der Heizhausleitung, der Locomotivführer, Führerlehrlinge, Ober-Conducteure, Conducteure, Packmeister und Packer, Wagenmeister und Wagenaufseher; *b)* Löhnungen der Locomotiv-Heizer, Putzer, Wagenschmierer, der Professionisten und Handlanger beim Untersuchen und Reinigen der Wägen, Ordnen der Züge sammt Requisiten; *c)* Kosten-Summe des Locomotiv-Speisewassers, Löhnungen der Dampfpumpenwärter und Wasserschöpfer; *d)* Equipirungs-Kosten des Zugspersonales; *e)* Kanzlei- und Stationsplatzauslagen für Heizung, Beleuchtung, Drucksorten; *f)* Brennmateriale bis auf den Tender gestellt; *g)* Locomotive- und Wagenschmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale; *h)* Erhaltung oder Reparaturen für Pumpwerke, Röhrenleitungen und Kraniche	Aussig-Teplitz. Die hier angeführten Zugförderungskosten sind um die Gehalte der dabei befindlichen Beamten zu klein. Südliche Staatsbahn. Diese Summen enthalten auch die Reparaturen der Locomotive, blos im Jahre 1862 war die Trennung möglich, indem mittelst einer speziellen Nachweisung die sämmtlichen Reparaturskosten für die Wien-Triester Linie, die ungarischen Linien und Nord-Tiroler Bahn einerseits, dann für die Süd-Tiroler und Venetianischen Bahnen anderseits zusammen angegeben wurden, letztere wurden nach den Zugsmeilen vertheilt.
99		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
100		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
101		in % von der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	**Erklärung und Erläuterung** der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	**Anmerkung**
102	**Bahn-Erhaltung**	Kosten-Summe für Erhaltung des Unterbaues und der Gebäude, dann aussergewöhnliche Auslagen. Beim Unterbau: *a)* Erdarbeiten, Bau-Objecte, Brücken, Viaducte, Durchlässe; *b)* Bahneinfriedungen, Barieren, Weg- und Absperrschranken; *c)* Gefällsbruch- und Warnungstafeln; *d)* optische Signale, dann *e)* Bahnbepflanzungen. Beim Oberbau: *a)* der Schienengeleise von der kurrenten Bahn und Ausweichen, Drehscheiben, sammt Planirungen auf den Stationsplätzen; *b)* Anschaffungskosten und Beischaffung des Schotters, der Unterlagsschwellen, der Schienen und Schienenbefestigungsmittel, der diversen Eisen- und Holz-Materialien für Ausweichgeleise, Wechsel und Drehscheiben, endlich *c)* Ergänzung und Erhaltung für Oberbau, Werkzeuge und Requisiten. Für Gebäude: Erhaltungskosten: für Stationsgebäude, Werkstätten, Waarenmagazine, Kohlenschoppen, Wasserstationen, Heizhäuser, Putz-Kanäle, Wächterhäuser und Signalhütten, Wohngebäude, Restaurations-Localitäten, Hausbrunnen, Feuerlöschrequisiten, Rauchfangkehrer, Nachtwächter und diverse. Für aussergewöhnliche Auslagen: welche in Folge von Schneeverwehungen, Elementarereignissen oder Betriebsunfällen zur Beseitigung von Verkehrshindernissen entstanden sind.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Diese St enthalten auch einige dem Betrieb zur Last gescha Umstaltungs- und Vervollständigungsbauten.
103		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
104		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
105		in % der Brutto-Einnahme	
106	**Reparatur der Fahr-Betriebsmittel**	Kosten-Summe für Erhaltung und Reparaturen der Locomotive, Tender, Personen- und Lasten-Wagen mit Material-Verwendung. *a)* Gehalte, Quartiergelder und Diäten der Werkstättenleitung, Ingenieure, Rechnungsführer, Werkmeister, Aufseher, Material-Magazineure, Kanzelisten, Diener etc.; *b)* Instandhaltung der Werkstätten und Dampfmaschinen, Löhnungen der Dampfmaschinen-Wärter, Heizer und Schmierer, Kosten des Brennstoffs, des Speisewassers und der Schmiere; *c)* Erhaltungskosten der Communicationen, Hilfsmaschinen und Werkzeuge etc.; *d)* Löhnungen der Professionisten und Handlanger bei den Reparaturen der Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen; *e)* Kosten der hiezu verwendeten Materialien und Beischaffung neuer Bestandtheile	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In den Protok von den Jahren 1858, 1859, 1860 erscheint die P „Werkstätten-Verwaltung, Heizhausleitung, Geh der Werkführer, Wagenmeister und Aufseher," wel zu Reparaturen der Fahrbetriebsmittel genom wurde, indem die Werkstätten-Verwaltung und Werkführer den grösseren Theil dieser Summe be spruchen dürften. Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn. In diese Summ wurde auch der Wagenneubau aufgenommen.
107		hievon entfällt auf die Bahnmeile	
108		hievon entfällt auf die Zugsmeile	
109		in % von der Brutto-Einnahme	

TELLUNG

inen, entnommen aus den Rechenschafts-Berichten der Generalversam

...erung	Verbrauchs-Gegens...							
	Brennstoff				Beleuchtung, Putz- un...			
% der Brutto-Einnahme	für den Verkehr, Speisewasser und Dampf-pumpen. Kosten-Summe	Kohle per Zugsml. in Pfund	per Zugsml.	% der Brutto-Einnahme	Totale Kosten-Summe	per Zugsmeile	% der Brutto-Einnahme	Kosten-Summe der Beleuchtung
113	114	115	116	117	118	119	120	121
[illegible]	491.863·38	340.0	1·44.2	[illegible]	105.912·29	31.2	[illegible]	......
[illegible]	592.756·41	323.7	[illegible]	[illegible]	133.765·04	31.8	[illegible]	......
[illegible]	526.987·56	322.0	1·24.4	[illegible]	116.017·04	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	530.908·82	313.0	1·14.7	[illegible]	141.515·03	[illegible]	[illegible]	22.880·63
[illegible]	542.398·30	323.3	1·16.7	[illegible]	169.603·50	[illegible]	[illegible]	22.128·45
[illegible]	225.845·81	249.2	0·90.9	[illegible]	......	[illegible]		......
[illegible]	231.680·70	....	0·90.0	[illegible]	......			......
[illegible]	231.012·84	....	0·81.0	[illegible]	......			......
[illegible]	244.568·71	....	0·81.0	[illegible]	......			......
[illegible]	199.471·70	....	0·65.0	[illegible]	......			......
8	604.216·20	254.3	2·28.2	[illegible]	......			......
[illegible]	607.388·67	....	1·97.5	[illegible]	......			......
[illegible]	564.296·83	....	1·77.5	[illegible]	......			......
[illegible]	760.609·78	....	1·76.2	[illegible]	......			......
[illegible]	482.850·00	....	1·40.0	[illegible]	......			......
[illegible]	829.753·75	251.7	[illegible]	[illegible]	......			......
[illegible]	836.071·24	....	[illegible]	[illegible]	......			......
[illegible]	797.210·04	....	[illegible]	[illegible]	......			......
[illegible]	994.517·20	....	[illegible]	[illegible]	......			......
[illegible]	682.021·70	....	[illegible]	[illegible]	......			......
[illegible]	32.760·98	314.0	[illegible]	[illegible]	11.873·61	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	114.144·26	371.5	1·70.1	[illegible]	29.045·59	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	96.471·79	340.0	[illegible]	[illegible]	31.367·67	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	126.665·35	340.0	[illegible]	[illegible]	46.104·92	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	184.967·92	345.0	[illegible]	[illegible]	78.042·65	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	53.624·90	267.0	[illegible]	[illegible]	2.199·03	[illegible]	[illegible]	1.220·56
[illegible]	87.309·84	240.0	[illegible]	[illegible]	20.580·20	[illegible]	[illegible]	8.402·08
[illegible]	53.412·22	208.5	[illegible]	[illegible]	15.349·66	[illegible]	[illegible]	2.984·64
[illegible]	43.061·35	191.0	[illegible]	[illegible]	15.304·36	[illegible]	[illegible]	5.754·96
[illegible]	44.694·86	190.5	[illegible]	[illegible]	18.456·28	[illegible]	[illegible]	5.152·12
[illegible]	......	....			......			......
[illegible]	11.658·00	135.5	....		4.892·90	[illegible]		2.188·50
[illegible]	13.015·50	118.0	....		5.402·82	[illegible]		1.916·82
[illegible]	15.483·48	144.3	....		6.203·45	[illegible]		2.658·00
[illegible]	......	....			......			......
[illegible]	......	....	....		......	....		......
[illegible]	......	....	....		......	....		......
[illegible]	......	....	....		......	....		......
[illegible]	......	....	....		......	....		......
[illegible]	......	....	....		......	....		......
	4.364·01	....	[illegible]	[illegible]	1.960·40	[illegible]	[illegible]	291·98
	3.646·16	....	[illegible]	[illegible]	3.284·82	[illegible]	[illegible]	216·65
	4.733·11	....	[illegible]	[illegible]	1.745·09	21.6	[illegible]	230·29
	5.507·00	....	[illegible]	[illegible]	3.524·93	[illegible]	[illegible]	408·68
	6.157·26	....	[illegible]	[illegible]	3.082·33	[illegible]	[illegible]	514·82
	......	....			......			......
	......	....			......			......
	......	....			......			......
[illegible]	5.115·89	....	[illegible]	[illegible]	1.273·14	[illegible]	[illegible]	201·60
[illegible]	44.677·75	....	[illegible]	[illegible]	14.452·44	[illegible]	[illegible]	3.436·92
[illegible]	7.372·67	....	....	[illegible]	......			......
[illegible]	6.610·88	294.0	1·29.6	[illegible]	1.410·71	[illegible]	[illegible]	205·71
[illegible]	7.873·71	327.8	[illegible]	[illegible]	1.844·99	[illegible]	[illegible]	326·13
[illegible]	6.619·78	289.0	[illegible]	[illegible]	1.544·06	[illegible]	[illegible]	......
[illegible]	9.571·80	396.0	1·61.2	[illegible]	1.290·39	[illegible]	[illegible]	151·67
[illegible]	105.198·43	200.0	2·16.4	8	31.208·30	[illegible]	[illegible]	3.386·62
[illegible]	194.917·20	230.0	2·17.6	[illegible]	43.775·80	[illegible]	[illegible]	4.227·57
[illegible]	190.970·65	217.0	[illegible]	[illegible]	39.234·45	[illegible]	[illegible]	4.592·03
[illegible]	246.331·29	240.0	[illegible]	[illegible]	56.153·73	[illegible]	[illegible]	6.564·75
[illegible]	271.383·06	289.0	[illegible]	[illegible]	62.993·90	[illegible]	[illegible]	6.188·20
[illegible]	35.870·64	....	....	[illegible]	......	....		......
[illegible]	40.911·66	....	....	[illegible]	......	....		......
[illegible]	40.805·21	....	....	[illegible]	......	....		......
[illegible]	34.183·23	....	....	[illegible]	......	....		......
[illegible]	......	....	....	....	......	....		......

STI

hnen,

erung
% der Brutto-Einnahme
113

STELLUNG

hnen, entnommen aus den Rechenschafts-Berich

erung	Verbrauch				
	Brennstoff				
% der Brutto-Einnahme	für den Verkehr, Speisewasser und Dampfpumpen. Kosten-Summe	Kohle per Zugsml. in Pfund	per Zugsml.	% der Brutto-Einnahme	Totale Kosten-Summe
113	114	115	116	117	118
12.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
12.[illegible]	1,256.015·00	623.0	2·[illegible]	9.59	178.710·00
11.01	1,139.711·00	528.0	2·08.[illegible]	7.59	205.089·00
10.26	872.351·00	461.0	1·67.8	5.01	170.758·00
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
10.[illegible]	297.795·00	328.0	2·07.[illegible]	10.05	53.142·00
11.[illegible]	261.160·00	461.0	1·60.[illegible]	7.98	51.478·00
21.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
18.12	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
16.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
16.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
18.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
19.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
14.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
13.49	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
15.41	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
14.27	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
11.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
11.[illegible]	1,385.398·00	396.3	1·49.1	6.[illegible]	260.143·00
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
5.61	12.506·96	. . .	1·06.4	2.24	7.610·19
5.22	13.804·17	. . .	1·01.9	2.12	9.063·12
5.[illegible]	23.090·26	. . .	1·58.[illegible]	3.[illegible]	15.110·77
5.[illegible]	27.883·51	. . .	1·70.[illegible]	5.[illegible]	12.915·87
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
8.04	6.141·85	. . .	1·0[illegible]	.97	1.611·92
6.48	7.741·95	. . .	0·51.4	2.60	2.453·41
7.[illegible]	8.216·28	392.0	0·47.[illegible]	2.19	3.323·48
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
8.[illegible]	245.866·78	313.2	2·79.8	11.51	23.557·75
7.03	249.955·78	290.0	1·99.7	8.33	28.138·57
6.58	426.494·51	349.5	2·16.5	8.82	63.742·87
6.34	409.346·71	315.2	1·85.[illegible]	7.24	75.642·24
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
9.77	30.748·70	217.0	1·29.5	7.27	3.316·45
11.40	10.296·38	225.0	1·04.9	5.67	2.501·92
11.95	12.588·61	257.3	1·52.6	6.11	2.877·57
11.18	12.938·33	259.2	1·54.1	6.19	3.904·31
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
7.80	148.151·58	. . .	. . .	24.98	656·90
8.73	153.363·74	. . .	. . .	26.82	1.454·50
9.50	153.375·71	. . .	. . .	25.72	1.654·93
10.09	136.290·93	. . .	. . .	25.06	1.335·61
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
8.41	424.767·06	. . .	. . .	11.83	27.531·46
8.15	413.615·90	. . .	. . .	10.[illegible]	32.094·99
7.[illegible]	592.458·85	. . .	. . .	10.[illegible]	68.275·37
6.[illegible]	558.575·97	. . .	. . .	9.[illegible]	80.882·18
5.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
5.69	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
5.61	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
7.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
4.99	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
11.50	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
11.02	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
10.61	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
10.13	1,980.069·76	. . .	1·61.5	6.43	357.264·51
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
8.09	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
8.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
7.18	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
7.[illegible]	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Rubriken-Schema

zur

statistisch proportionalen Vergleichung des Verkehrs, dann der Zug-, Achsen-, Passagier- und Zentner-Meilen von den Jahren 1861 und 1862.

Rubriken-Nr.	Benennung		Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
	XI. Gruppe. Proportionale Vergleichungen des Verkehrs mit den Zugs-, Achsen-, Passagier- und Zentner-Meilen für die Jahre 1861 und 1862. Tableau IV.			
127	Verkehrs-Leistungen	bei Personenzügen	Zurückgelegte Zugsmeilen, entnommen aus Rubrik 23	Ad 133. Die Zalen dieser Rubrik geben an, wie viele Personen durchschnittlich per laufender Achse befördert wurden; diese Zalen wurden erhalten durch Division der Passagiermeilen durch die Achsmeilen der Personenwägen. Ad 134. Diese Zalen geben die durchschnittliche Anzal der besetzten Sitzplätze an, welche auf eine Personenwagen-Achse ohne Unterschied der Wagenklasse entfallen. Ad 135. Das Verhältniss der besetzten Sitzplätze zu den vorhandenen Sitzplätzen in Procenten dargestellt. Ad 136 gibt an, wie viele Meilen eine Person des ganzen Personenverkehrs im Durchschnitt zurückgelegt hat. Ad 137 zeigt an den Procentantheil der gesammten Bahnlänge, welche durchschnittlich von einer Person benützt wurde. Die nicht ausgefüllten Rubriken müssen damit gerechtfertigt werden, dass die beziehenden Gesellschaften hiefür weder Daten noch Anhalts-Nachweisungen geliefert haben.
128			Zurückgelegte Achsmeilen, entnommen aus Rubrik 24	
129			Zurückgelegte Passagiermeilen, entnommen aus Rubrik 25	
130			entfallen auf die Zugsmeile Personen	
131			entfallen auf die Achsmeile Personen	
132			entfallen auf die Passagiermeile Personen	
133			entfallen auf die Achse Personen	
134			entfallen auf die Achse Sitzplätze	
135			% der besetzten Sitzplätze	
136			zurückgelegte Meilen einer Person, entnommen aus Rubrik 26	
137			eine Person hat die Bahn in % der Bahnlänge benützt	
138		bei Last- und gemischten Zügen	zurückgelegte Zugsmeilen, entnommen aus Rubrik 27	Ad 144. Die Zalen dieser Rubrik geben an, wie viele Zentner durchschnittlich per laufender Achse befördert wurden; sie wurden erhalten durch Division der Zentnermeilen durch die Achsmeilen der Lastwägen. Ad 145. Durchschnittliche Ladungsfähigkeit einer Achse ohne Unterschied der Wagengattung, als: Lastwagen, Viehwagen, Schotterwagen etc. Ad 146. Diese Zalen geben die stattgefundene wirkliche Belastung per Achse in Procenten der Ladungsfähigkeit einer Achse an. Ad 148. Die Zalen dieser Rubrik geben den von einem Zollzentner auf der Bahn durchschnittlich zurückgelegten Weg in Procenten der Bahnlänge an.
139			zurückgelegte Achsmeilen, entnommen aus Rubrik 28	
140			zurückgelegte Netto-Zentnermeilen, entnommen aus Rubrik 29	
141			entfallen auf die Zugsmeile Zollzentn.	
142			entfallen auf die Achsmeile Zollzentn.	
143			entfallen auf die Zentnermeile Zollzentner	
144			entfallen auf die Achse Zollzentner	
145			durchschnittliche Ladungsfähigkeit per Achse	
146			in % der wirklichen Belastung	
147			zurückgelegte Meilen eines Zollzentners, entnommen aus Rubrik 30	
148			ein Zollzentner hat die Bahn in % der Bahnlänge benützt	

Rubriken-Nr.	Benennung		Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
149	Bewegungen und Einnahmen	bei Personenzügen	Reisende aller Klassen mit Militär, gleichlautend der Rubrik 6	Diese Zalen sind für die Detaillirung gegenüber den Ausgaben als Durchschnittszalen zur vergleichenden Statistik von übersichtlichem Wert.
150			Brutto-Eingang sammt Gepäck und Eilgut, gleichlautend der Rubrik 7	
151			entfallender Betrag per Zugsmeile	
152			entfallender Betrag per Achsmeile	
153			entfallender Betrag per Passagiermeile	
154		bei Last- und gemischten Zügen	Güter aller Klassen ohne Regiefrachten, gleichlautend der Rubrik 8	
155			Brutto-Eingang abzüglich der Refactien und Assekurranz-Prämien, gleichlautend der Rubrik 9	
156			entfallender Betrag per Zugsmeile	
157			entfallender Betrag per Achsmeile	
158			entfallender Betrag per Zentnermeile	
159	Totale Einnahme		Totale Einnahme aus dem Personen- und Sachenverkehr mit den sonstigen Erträgnissen, abzüglich der Refactien und Prämien Summe, gleichlautend der Rubrik 10	Zur Entgegenhaltung der Ausgaben und Einnahmen sind die angegebenen Durchschnittszalen für die vergleichende Statistik von übersichtlichem Werte.
160			entfallender Betrag per Zugsmeile	
161			entfallender Betrag per Achsmeile	
162			entfallender Betrag per Passagiermeile	
163			entfallender Betrag per Zentnermeile	
164			in % vom Kapitals-Aufwand	
165	Total-Regie des Bahnbetriebes		Summe gleichlautend der Rubrik 33	Dieselbe Bemerkung.
166			entfallender Betrag per Zugsmeile	
167			entfallender Betrag per Achsmeile	
168			entfallender Betrag per Passagiermeile	
169			entfallender Betrag per Zentnermeile	
170			in % von der Brutto-Einnahme	

Rubriken-Nr.	Benennung	**Erklärung und Erläuterung** der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	**Anmerkung**
XII. Gruppe. **Proportionale Vergleichungen der Regiekosten mit den Verkehrs-Leistungen der Nordbahn.**			
171	bei Personenzügen	proportionale Zugsmeilen	Diese Gruppe enthält die Verkehrsleistungen in Zugs- und Achsenmeilen sämmtlicher Bahnen, proportional zu den Verkehrsergebnissen der Nordbahn, wobei die Verkehrsleistungen der Nordbahn zu den anderen Bahnen in Vergleichung kommen. Diese streng vergleichenden statistischen Nachweisungen führen zu mannigfaltigen Betrachtungen, welche nicht wertlos sein werden. Die Zalen der Rubriken 171—176 beantworten die Frage: Wie viele Zugs- und Achsmeilen hätten für den Verkehr auf einer Bahn gemacht werden müssen, wenn per Zugs- oder Achsmeile ein gleiches Quantum wie bei der Nordbahn transportirt worden wäre. Ad 177 und 178. Diese Zalen sind die Quotienten der Total-Regie der betreffenden Bahn durch die proportionalen Zugs- oder Achsmeilen.
172		proportionale Achsmeilen	
173	bei Last- und gemischten Zügen	proportionale Zugsmeilen	
174		proportionale Achsmeilen	
175	**Zusammen**	proportionale Zugsmeilen	
176		proportionale Achsmeilen	
177	**Proportionale Kosten**	per Zugsmeile	
178		per Achsmeile	

ROPORT

Passagier-

Proportionale Vergleichungen

Regie-Kosten mit den Verkehrs-Leistungen der Nordbahn

B … bei Per… Reisende aller Klassen und Militär	Brutto-Eingang sammt Gepäck und Eilgut	…en …n-	bei Last- und gemischten Zügen: prop. Zugs-	prop. Achsen-	Zusammen: prop. Zugs-	prop. Achsen-	proportionale Kosten per Zugs- Meile	per Achs.- Meile	prop. Kosten per Zugsmeile in % der wirklichen Kosten	Benennung der Eisenbahn-Gesellschaften
Anzahl			Meilen				Gulden			
149	150		173	174	175	176	177	178	179	
1,814.801	4.475.590·4	970	322.910	30.247.876	[illegible]	33,878.846	13·17.2	17.80	[illegible]	K. F. Nordbahn
1,926.285	3,675.503·2	304	326.436	29,919.603	[illegible]	33,496.907	13·60..	18.96	[illegible]	
1.019.028	2,705.414·9	872	185.061	17.134.594	[illegible]	19.373.466	11·63.8	15.42	[illegible]	Brünn-Prag-Bodenbach
1,065.669	2,784.707·6	054	190.582	17,467.924	[illegible]	19,446.978	10·65.3	14.09	[illegible]	
1,275.337	3,618.041·9	694	253.017	23,700.362	[illegible]	26,252.056	16·11.7	21.06	[illegible]	Ungarische Linien
1,245.326	3,394.788·8	982	210.876	19,327.918	[illegible]	21,584.900	15·48.7	21.50	[illegible]	
2,294.365	6.423.455·9	565	438.080	41.034.856	[illegible]	45,625.421	14·19.7	18.67	[illegible]	Nördliche Staatsbahn
2.280.995	6,179.496·5	036	401.460	36,795.844	[illegible]	41,031.880	14·20.3	18.97	[illegible]	
287.554	727.731·5	338	39.062	3,658.929	[illegible]	4,234.267	20·35.5	28.51	[illegible]	Galizische K. L.-Bahn
318.631	986.152·0	730	46.112	4,226.568	[illegible]	4,818.298	24·56.7	35.36	[illegible]	
227.337	261.321·5	856	31.835	2,981.924	[illegible]	3,436.780	12·74.7	17.76	[illegible]	Süd-Nordd. Verb.-Bahn
289.883	291.837·1	141	34.715	3,481.864	[illegible]	3.720.205	11·57.1	17.28	[illegible]	
53.527	18.135·2	026	89.906	8.421.531	[illegible]	8,528.629	2·35.9	2.81	[illegible]	Buschtěhrad.-Locomotivb.
57.417	19.572·0	610	90.961	8,337.115	[illegible]	8,443.745	2·22.c	2.50	[illegible]	
154.785	81.206·6	094	58.663	5,494.972	[illegible]	5,804.666	1·97.0	2.36	—	Aussig-Teplitz
163.189	85.405·3	057	66.008	6,050.143	[illegible]	6,353.200	1·92.5	2.36		
7.598	9.844·5	202	2.872	269.100	[illegible]	284.302	12·14.9	14.53	[illegible]	Böhmische Westbahn
156.665	285.121·4	943	30.156	2.765.004	[illegible]	3.055.947	9·07.4	12.35	[illegible]	
50.101	21.705·9	242	21.662	2.029.072	[illegible]	2,129.314	4·21.4	4.09	[illegible]	Brünn-Rossitz
53.049	22.521·4	516	24.958	2,287.528	[illegible]	2,386.044	4·62.5	5.50	[illegible]	
490.866	1,127.036·7	124	64.326	6.025.417	[illegible]	7.007.541	16·98.9	23.90	[illegible]	Theissbahn
443.358	1.211,912·5	360	52.473	4.809.380	[illegible]	5,632.740	18·90.5	28.46	[illegible]	
2.999.618	4.475.573·0	636	213.662	20.013.680	[illegible]	26,015.316	12·72.7	20.81	[illegible]	Wien-Triest
3,230.009	4,513.111·6	650	239.992	21.996.623	[illegible]	27,995.073	10·60.9	18.02	[illegible]	
244.205	594.297·7	605	56.500	5,292.355	[illegible]	5,780.960	14·71.7	18.80	[illegible]	Ungarische Linien
344.891	810.091·2	598	67.214	6.160.602	[illegible]	6.801.100	15·18.9	20.83	[illegible]	
562.789	538.086·2	028	23.715	2.221.275	[illegible]	3.347.303	9·34.6	17.71	[illegible]	Nord- und Süd-Tiroler
533.891	537.578·7	689	24.110	2,209.839	[illegible]	3.201.328	9·40.9	18.53	[illegible]	
1,643.370	1,971.521·3	047	48.284	4,522.844	[illegible]	7,790.891	9·19.0	19.30	[illegible]	Venetianische
1,688.917	2,107.367·5	488	53.932	4,943.219	[illegible]	8.079.707	8·10.1	17.76	[illegible]	
5,439.982	7,479.478·5	316	342.162	32,050.159	[illegible]	42,934.475	11·83.5	20.02	[illegible]	Südliche Staatsbahn
5,797.708	7.968.151·1	024	385.248	35.310.286	[illegible]	46,077.210	10·48.2	18.30	[illegible]	
40.991	42.051·6	044	29.714	2,783.374	[illegible]	2,865.388	5·80.5	6.01	[illegible]	Fünfkirchen-Mohacz
45.719	47.052·6	005	33.090	3,032.925	[illegible]	3,117.830	6·97.9	8.15	[illegible]	
105.637	61.066·3	558	19.662	1,844.777	[illegible]	2.033.235	4·79.0	6.33	[illegible]	Graz-Köflach
120.020	67.342·6	890	25.555	2,342.385	[illegible]	2,565.275	4·74.4	6.31	[illegible]	
1,131.653	2.005.062·7	211	73.508	6,885.410	[illegible]	9.149.621	12·90.3	21.61	[illegible]	Wien-Linz-Salzburg
1,099.686	2,330.695·2	227	80.745	7.398.065	[illegible]	9.440.292	14·16.2	24.11	[illegible]	
39.420	38.756·2	871	9.636	902.662	[illegible]	981.533	11·59.1	14.67	[illegible]	Lambach-Gmunden
38.093	42.424·5	542	10.032	919.607	[illegible]	990.349	11·12.[illegible]	14.30	[illegible]	

…ROPORT…

…Passagier-

Nr.	B… bei Per… Reisende aller Klassen und Militär	Brutto-Eingang sammt Gepäck und Eilgut	…en	Proportionale Vergleichungen: Regie-Kosten mit den Verkehrs-Leistungen der Nordbahn — bei Last- und gemischten Zügen: prop. Zugs-	prop. Achsen-	Zusammen: prop. Zugs-	prop. Achsen-	proportionale Kosten per Zugs-	per Achs-	prop. Kosten per Zugsmeile in % der wirklichen Kosten	Benennung der Eisenbahn-Gesellschaften
	Anzahl			Meilen				Guilden			
0	149	150		173	174	175	176	177	178	179	
I	1,844.801	1,475.590·…	…970	322.910	30,247.876	[illegible]	33,878.846	13·47.3	17.50	100·00	K. F. Nordbahn
	1,926.285	1,675.503·2…	…304	326.436	29,919.603	[illegible]	33,496.907	13·60.7	18.06	[illegible]	
	1,019.028	2,705.444·9…	…872	185.061	17,334.594	[illegible]	19,373.466	11·64.8	15.43	[illegible]	Brünn-Prag-Bodenbach
	1,065.669	2,784.707·6…	…054	190.582	[illegible]	[illegible]	19,446.978	10·65.3	14.09	[illegible]	
	1,275.337	1,618.041·9…	…694	253.017	23,700.362	[illegible]	26,252.056	16·44.7	21.06	[illegible]	Ungarische Linien
II	1,215.326	3,394.788·8…	…982	210.876	19,327.918	[illegible]	21,584.900	[illegible]	21.50	[illegible]	
	2,294.365	6,423.455·9…	…565	438.080	41,034.856	[illegible]	45,625.421	14·19.7	18.67	[illegible]	Nördliche Staatsbahn
	2,280.995	6,179.496·5…	…036	401.460	36,795.844	[illegible]	41,031.880	13·20.5	18.27	[illegible]	
III	287,554	727.731·5…	…338	39.062	3,658.929	[illegible]	4.234.267	20·35.5	28.51	[illegible]	Galizische K. L.-Bahn
	318.634	986.152·0…	…730	46.112	4,226.568	[illegible]	4,818.298	24·56.2	35.36	[illegible]	
IV	227.337	261.321·5…	…856	31.845	2,981.924	[illegible]	3.436.780	12·74.2	17.76	[illegible]	Süd-Nordd. Verb.-Bahn
	289.883	291.837·1…	…141	34.715	3,181.864	[illegible]	3.720.205	11·57.1	17.39	[illegible]	
V	53.527	18.135·2…	[illegible]	89.906	8,421.534	[illegible]	8,528.629	2·55.1	2.81	[illegible]	Buschtěhrad.-Locomotivb.
	57.447	19.572·0…	…640	90.961	8,337.115	[illegible]	8,443.745	2·22.6	2.50	.	
VI	154.785	81.206·6…	…694	58.663	5,494.972	[illegible]	5,804.666	1·97.0	2.36		Aussig-Teplitz
	163.189	[illegible]	…957	66.008	6,050.143	[illegible]	6,353.200	1·92.5	2.36	—	
VII	7.598	9.844·7…	…202	2.872	269.100	[illegible]	284.302	12·14.9	14.53	[illegible]	Böhmische Westbahn
	156.665	285.121·4…	…053	30.156	2,765.004	[illegible]	3.055.947	9·67.4	12.35	[illegible]	
VIII	50.101	21.705·9…	…242	24.662	2.029.072	[illegible]	2,129.314	4·21.1	4.99	[illegible]	Brünn-Rossitz
	53.049	22.521·…	…516	24.958	2,287.528	[illegible]	2.386.044	4·62.5	5.50	[illegible]	
IX	490,866	1,327.046·…	…124	64.326	6,025.447	[illegible]	7.007.541	16·98.2	23.90	[illegible]	Theissbahn
	443.358	1,213.912·…	…360	52.473	4,809.380	[illegible]	5,632.740	18·90.1	28.46	[illegible]	
	2.999.618	4.475.573·0…	…636	213.662	20,013.680	[illegible]	26,015.316	12·72.7	20.81	[illegible]	Wien-Triest
	3,230.009	4,513.111·6…	…450	239.992	21.996.624	[illegible]	27,995.073	10·60.9	18.02	[illegible]	
	244 205	594.297·7…	…605	56,500	5,292.355	[illegible]	5,780.960	14·73.7	18.80	[illegible]	Ungarische Linien
	344.891	810.091·2…	…498	67.214	6,160.602	[illegible]	6.801.100	15·18.9	20.63	[illegible]	
X	562.789	538.086·2…	…028	23.715	2.221.275	[illegible]	3.347.303	9·34.1	17.71	[illegible]	Nord- und Süd-Tiroler
	533.894	537.578·7…	…489	24.110	2.209.839	[illegible]	3,201.328	9·40.9	18.53	[illegible]	
	1,633.370	1,971.521·…	…047	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7,790.891	9·19.0	19.30	[illegible]	Venetianische
	1,688.917	2,107.367·…	…488	53.912	4.943.219	[illegible]	8.079.707	8·40.1	17.76	[illegible]	
	5,439.982	7.479.478·…	…316	342.162	32,050.159	[illegible]	42,934.475	11·81.8	20.02	[illegible]	Südliche Staatsbahn
	5,797.708	7.968.151·…	…024	385.248	35,310.286	[illegible]	46,077.210	10·48.2	18.39	[illegible]	
X…	40.991	42.053·…	…014	29.714	2,783.374	[illegible]	2,865.388	5·80.5	6.61	[illegible]	Fünfkirchen-Mohacz
	45.749	47.052·…	…005	33.090	3,032.925	[illegible]	3,117.830	6·97.9	8.15	[illegible]	
XI…	105.637	61.066·…	…858	19.662	1,844.777	[illegible]	2.053.235	4·79.0	6.33	[illegible]	Graz-Köflach
	120.020	67.342·…	…890	25.555	2.342.386	[illegible]	2,565.275	4·74.4	6.34	[illegible]	
	1,131.654	2,005.062·…	…211	73.508	6,885.410	[illegible]	9.149.621	12·90.2	21.61	[illegible]	Wien-Linz-Salzburg
XI…	1,099.686	2,330.695·…	…227	80.715	7,398.065	[illegible]	9,440.292	14·16.2	24.14	[illegible]	
	49.420	38.756·…	…871	9.646	902.662	[illegible]	981.534	11·59.1	14.67	[illegible]	Lambach-Gmunden
	38.094	42.421·…	…242	10.042	919.607	[illegible]	990.349	11·12.7	14.30	[illegible]	

Rubriken-Schema

zur

statistischen Zusammenstellung der österreichischen Eisenbahnen, der Bauherstellungs- und Betriebs-Einrichtungskosten von den Jahren 1861 und 1862.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
I. Gruppe. Gesellschaften, Verwaltungsjahre, Bahnlängen, Kapitals-Aufwand.			
1	**Eisenbahn-Gesellschaften**	mit ihren einzelnen Bahnstrecken und der Zusammenziehung in Gesammtbahnen.	
2	**Verwaltungsjahre**	1861 und 1862.	
3	**Längen der Bahnstrecken**	der im Betriebe stehenden Bahnen in Meilen.	Eine Ausnahme macht die Kärntnerbahn, welche aber zum Schluss 1862 nahe der Vollendung war.
4	**Meilen-Doppelgeleise**	zweites, neben der kurrenten Bahn liegendes Fahrgeleise, ohne Rücksicht auf die Ausweichsbahnen in den Stationsplätzen.	
5	**Kapitals-Aufwand oder Bau-Conto**	Diese Rubrik umfasst die Totalkosten der Bauherstellung, Betriebseinrichtung, Administrationskosten und Bauregie, dann Kapitalsverzinsung während des Baues und anderen Betriebsvorauslagen	Der Unterschied dieser Summen gegen jene in den Verkehrstabellen für Kapitals-Aufwand und Betriebs-Einrichtung liegt in den Materialvorräthen, welche hier nicht aufgenommen wurden, da sie zum Bau-Conto nicht gehören. Bei der südlichen Staatsbahn ist zu bemerken, dass die in dieser Rubrik aufgeführten Summen die Kaufschillingsbeträge der erworbenen Bahnen umfassen, während in dem Tableau I. r. Rub. 3 nur die bis dahin geleisteten Ratenzalungen enthalten sind. Ungarische Linien (Pragerhof-Ofen, Uj-Szöny-Stuhlweissenburg). Die Ablösungssumme von fl. 6.749.440·23 an die Orientbahn wurde proportional den übrigen im Jahre 1859 angeführten Ausgaben auf die einzelnen Zweige vertheilt. Kärnther Bahn. Der Ablösungs-Betrag per fl. 2.607.141·12 wurde in gleicher Weise auf die einzelnen Zweige repartirt. Kroatische Bahn. Die hier aufgenommenen Zalen bezeichnen die Auslagen der Gesellschaft. Vom Staate wurde für diese Strecke 2.234.495 fl. ausgegeben, jedoch von der Gesellschaft hiefür keine spezielle Vergütung geleistet, daher diese Summe in der genannten Strecke nicht aufgenommen werden konnte.
6		hievon entfällt auf die Bahnmeile	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
		II. Gruppe. **Vertheilung des Kapitals-Aufwandes auf die verschiedenen Zweige der Gesammtherstellung pr. Bahnmeile.**	
7	**Trassirung** und **Projects-Verfassung**	aus der Kostensumme für die sämmtlichen Vorerhebungen und Aufnahmen zur Bestimmung der Bahnanlagen, dann der Detailtrassirungen und Ausarbeiten der Bauprojecte, Commissions- und Regiekosten per Meile	Galizische Karl-Ludwigbahn. Die für die Strecken Lemberg-Brody und Lemberg-Czernowitz von der genannten Gesellschaft verausgabten und verrechneten Summen für Trassirungen und Vorauslagen wurden weder in den Kapitals-Aufwand, noch in die betreffenden Rubriken 7 und 27 aufgenommen, um die Einheit der Kosten per Meile nicht unverhältnissmässig zu erhöhen. Die Rubrik % des Kapitals-Aufwandes ist für alle Zweige der Bauherstellung und Betriebseinrichtung durchgeführt, und gewährt eine besondere Uebersicht. Nördliche Staatsbahn, dann südliche Staatsbahn (Wien-Triest, Nord- und Süd-Tiroler, Venetianische), für diese Strecken, welche im Ankaufs-Pauschalwege erworben worden, sind von den Gesellschaften für die gedachten Zweige in der Baurechnung keine besonderen Conti eröffnet worden, desshalb konnte weder die Ermittlung der Einheiten per Meile noch der Percentantheil vom Kapitals-Aufwand für die einzelnen Zweige gemacht werden, was in Rücksicht der hier verfolgten vergleichenden statistischen Aufgabe bedauerlich ist, weil diese beiden Bahngesellschaften, worüber keine Nachweisungen geliefert werden können, zusammen 333 Meilen, nahe 42 Percent von der Gesammtlänge der österreichischen Bahnen betragen.
8		in % vom Kapitals-Aufwand.	
9	**Grundeinlösung**	aus der Kostensumme: *a)* der Grunderwerbung sammt allem hiezu Gehörigen, *b)* der Versicherung und Einlösung feuergefährlicher Objecte, *c)* Servituts-Ablösungen oder Entschädigungen, *d)* Einlösungs-Commissionskosten und *e)* definitive Vermessung per Bahnmeile	
10		in % vom Kapitals-Aufwand.	
11	**Unterbau**	aus der Kostensumme zur Herstellung des Bahnkörpers: *a)* sämmtlicher Erdarbeiten, Durchlässe, Brücken, Viaducte, Tunnels, Strassen und Wegübersetzungen, *b)* Herstellungen der Stationsplateaux, *c)* Bahneinfriedungen, *d)* Bauten ausser dem Bahnkörper per Bahnmeile	
12		in % vom Kapitals-Aufwand.	
13	**Oberbau**	aus der Kostensumme für: *a)* Schienen mit allen eisernen Befestigungsbestandtheilen, *b)* Schwellen und übrige Hölzer für Ausweichen, *c)* Ausweichsvorrichtungen, *d)* Drehscheiben, *e)* Schotter und Bruchstein-Beistellung, *f)* Materialverführung, *g)* Magazine, Ueberwachung und diverse per Bahnmeile	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Kostensumme des Oberbaues per Bahnmeile. Hier wurden die angegebenen Meilen Doppelgeleise berücksichtiget.
14		in % vom Kapitals-Aufwand.	

Rubriken-Nr.	Benennung		Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
15	**Gebäude**		aus der Kostensumme für die Herstellungen: *a)* sämmtlicher zum Bahnbetriebe in Stationsplätzen nöthigen und aufgeführten Gebäuden für den Personen- und Waarenverkehr, *b)* Wächterhäuser, Wasserstationen, *c)* Wohngebäude, Restaurationen, *d)* Werkstätten u. Materialmagazine etc. pr. Bahnmeile	
16			in % vom Kapitals-Aufwand.	
17	**Einrichtung**	der Gebäude und Stationsplätze	aus der Kostensumme für die Gebäude- und Stationsplatz-Einrichtung: *a)* Möbeln, Utensilien, Instrumente, Werkzeuge und Requisiten für den Personen- und Waarenverkehr, *b)* für Wächterhäuser und Signalhütten, *c)* Brunnen und Kanäle, *d)* Telegrafen und optische Signale per Bahnmeile	Ad 17, 19, 21 und 23. Bei jenen Bahnen, welche die Kosten der Einrichtung in die der Stationsgebäude und Werkstätten, ferner die Kosten der Betriebsmittel in die für Locomotive, Tender und Wägen nicht besonders geschieden angeführt haben, wurden sie immer in die erstere Rubrik aufgenommen.
18			in % vom Kapitals-Aufwand.	
19		der Werkstätten	aus der Kostensumme der Werkstätten-Einrichtung: *a)* Dampfmaschinen und Hilfsmaschinen für den Werkstättenbetrieb, *b)* Werkzeuge für alle Schmiede, Schlosser, Dreher, Kupferschmiede, Tischler, Lackirer und Sattler, *c)* Einrichtungen per Bahnmeile	
20			in % vom Kapitals-Aufwand.	
21	**Betriebsmittel**	Locomotive und Tender	aus der Kostensumme für Anschaffung der Locomotive, Tender, mit den Duplicaten oder Ausrüstungsgegenständen, dann Requisiten- und Prüfungs-Commissionskosten und Taxen per Bahnmeile	Buschtěhrader Locomotivbahn. Die Kosten für Omnibusse und Ueberfuhr wurden in die Rubrik 21 aufgenommen.
22			in % vom Kapitals-Aufwand.	
23		Personen- und Lastwägen, Schneepflüge etc.	aus der Kostensumme für Anschaffung *a)* der Personen- und Lastwägen sammt Laternen und Zugehör, *b)* der Erd- und Schotter-Transportwägen, *c)* Omnibus und andere Auslagen per Bahnmeile	
24			in % vom Kapitals-Aufwand.	
25	**Administrations-Kosten** und **Bau-Regie**		aus der Kostensumme für: *a)* Besoldungen, Diäten, Reisespesen, Uebersiedlungsauslagen der beim Bau zur Leitung und Ausführung verwendeten Beamten und Diener, *b)* Commissionsspesen, *c)* Kanzleispesen für Zins, Heizung, Beleuchtung, Schreib- und Zeichenmaterialien, Instrumente, Postporti, Stempel und Taxen etc. etc. per Bahnmeile	Buschtěhrader Locomotivbahn und Aussig-Teplitzer Bahn. Die Kosten der Trassirung, Projectsverfassung und Kapitals-Verzinsung während des Baues mussten hier einbezogen werden, weil hiefür keine abgesonderten Conti in der Baurechnung erscheinen.
26			in % vom Kapitals-Aufwand.	

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
27	**Diversi** und **Betriebs-Vorauslagen**	aus der Kostensumme für: *a)* Erprobung und Ueberwachung der Bahn bis zur Verkehrseröffnung, *b)* Uniformirung des Bahn- und Zugspersonales und diverse per Bahnmeile	
28		in % vom Kapitals-Aufwand.	
29	**Kapitals-Verzinsung** während des **Baues**	aus der Kostensumme: *a)* der Kapitalszinsen während der Bauzeit, *b)* Coursverluste oder Differenzen bei theilweisen Kapitals-Beischaffungen oder Verwerthung der emanirten Actien and Prioritäten per Bahnmeile	
30		in % vom Kapitals-Aufwand.	
31	**Zalung** für **übernommene Bahnen**	aus der Kostensumme für übernommene vollendete Bahnstrecken oder erst zu vollendende Bahnen per Bahnmeile	
32		in % vom Kapitals-Aufwand.	

III. Gruppe.

Gesellschafts-Fonds.

Rubriken-Nr.	Benennung	Erklärung und Erläuterung der in die Rubriken aufgenommenen Gegenstände	Anmerkung
33	**Gesellschafts-Fonds**	Actien-Summe aller bisher erfolgten Emissionen	Die Summen dieser Gruppe sind gleichlautend mit jenen in den Tableaux II. l. und II. r. enthaltenen. Nördliche Staatsbahn. Die Differenz aus dem Kapitals-Aufwande und den Gesellschaftsfonds von circa 45 Millionen findet ihre Deckung in: Werth der Berg- und Hüttenwerke und Domänen sammt Materialvorräthen, Immobilien, Materialvorräthe für Eisenbahnen, Debitoren und Kassa-Effecten. Galizische Karl-Ludwigbahn. Der Gesellschaftsfond ist um circa 2 Millionen kleiner als der Kapitals-Aufwand, welches daher rührt, weil diese Gesellschaft 1½ Millionen in Tratten und ½ Million an die Creditanstalt schuldet. Aussig-Teplitz. Auch hier ist der Gesellschaftsfond um 571.533·05 fl. kleiner als der Kapitals-Aufwand, welches seinen Grund hat in den amortisirten Actien, einer Schuld an die Leipziger Creditanstalt und an die Nationalbank und in dem Gewinn von 171.574·80 fl. bei Begebung von Prioritäten. Theissbahn. Der Gesellschaftsfond erscheint gegen den Kapitals-Aufwand desshalb zu gross, weil er die noch nicht begebenen 10,500.000 Actien einbezogen enthält. Südliche Staatsbahn. Der Gesellschaftsfond umfasst ausser dem Kapitals-Aufwand noch den Werth der lombardischen und central-italienischen Linien, die Materialvorräthe abzüglich der dem Staate noch nicht bezalten Raten von 22 Millionen.
34		Prioritäten und Obligationen-Summe ohne Unterschied der Währung auf österr. Währung reducirt	
35		Lotterie-Anlehen mit Annuitäten und anderen Anlehen	
36		Summe der gesellschaftlichen Totalfonds	

ZUSAM

; der öst

heilt si

Nr.	…n	Betrie… Locomotive und Tender	
0	20	21	22
	en Dona…		
I	[illegible]	76.390·07 77.142·35	[illegible]
II		. . . .	
		. . . .	
	.	. . . .	
III	[illegible]	112.206·60 131.238·87	[illegible]
IV	[illegible]	50.896·93 50.896·93	[illegible]
V		107.327·64 114.600·05	[illegible]
		. . . .	
VI		193,958·86 230.877·87	[illegible]
VII	[illegible]	. . . . . . 42.285·…	
VIII		92.530… 77.528…	
IX		78.973… 79.591…	
X		. . . .	
	ten D…		
XI		. . . .	
		. . . .	
		. . . .	
		. . . .	
		. . . .	
		. . . .	
		…7·85 …·95	
XII		…29 …5	
XIII	0.… 0.…		
XIV	0.… 0.…		
	. . .	. . .	
	. . .	. . .	
	. . .	. . .	
		. . . . .	
		. . . . .	
		. . . . .	

Rubriken-Nr.
27
28
29
30
31
32
33
3[illegible]
3[illegible]
3

